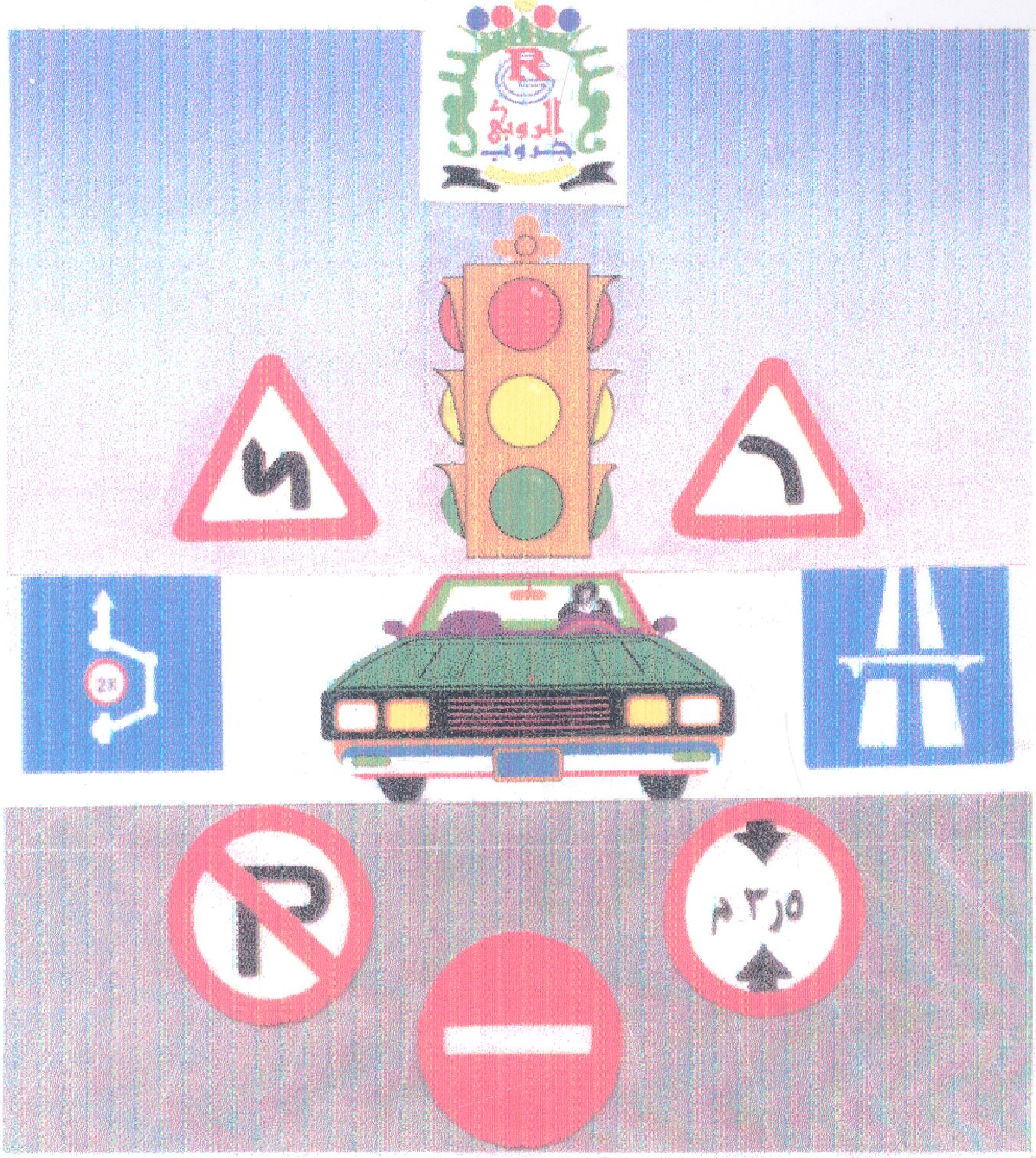
دار الخبرة
للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية

الجزء الخامس عشر

دليل سائقى شاحنات النقل الثقيل

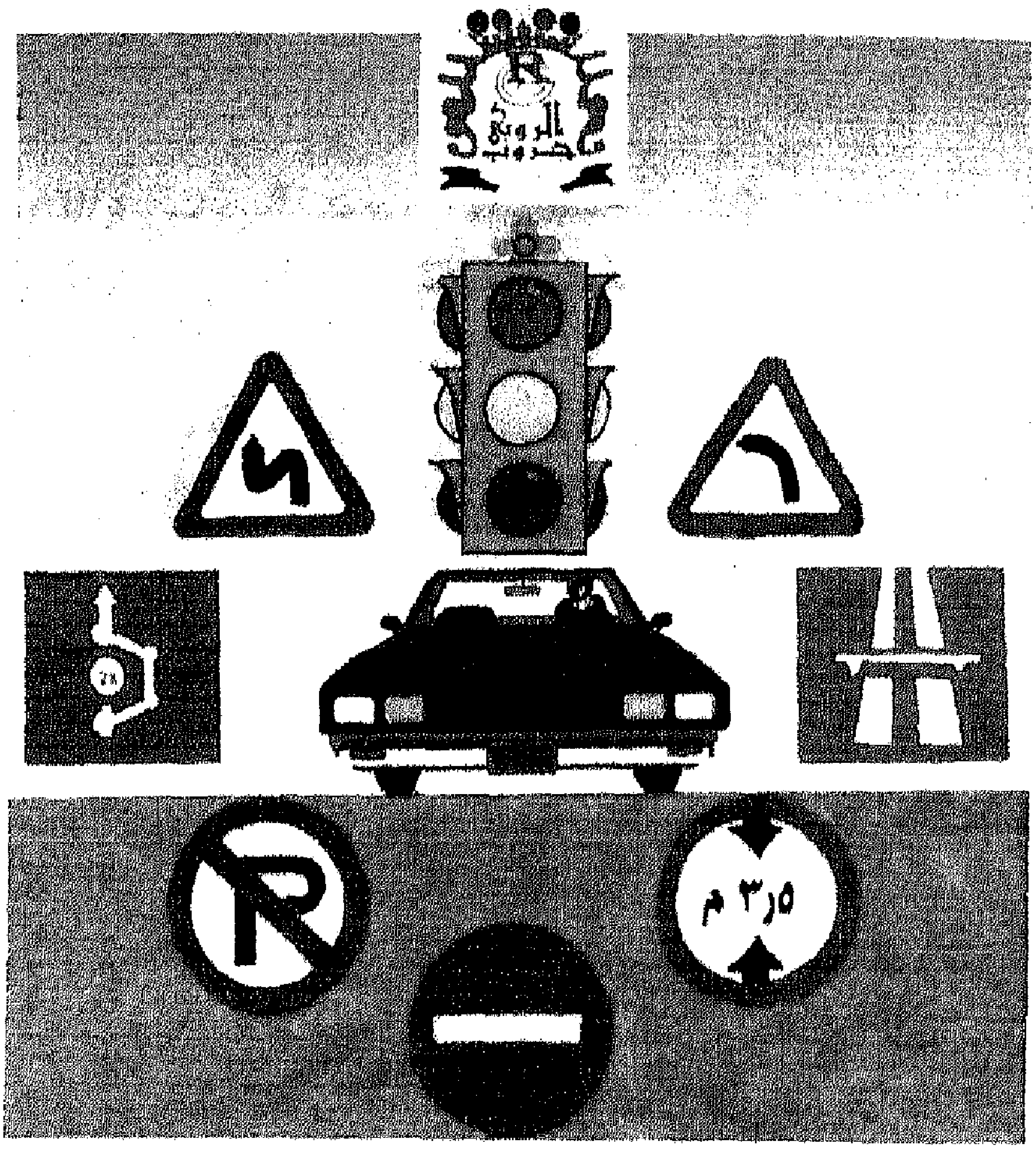
الجزء الثانى

تأليف

السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي

خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث

دار الخبرة
للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية
الجزء الخامس عشر
دليل سائقى شاحنات النقل الثقيل
الجزء الثانى

تأليف
السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي
خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين محمد نبي الله الأمين الذي قال :"إماطة الأذى عن الطريق شعبة من شعب الإيمان" اهدي خلاصة خبرتي وفكري

والى روح السيد الشريف اللواء/ محمد الروبي والدي والى روح السيدة الشريفة / فاطمة همام والدتي نفعني الله بهما ونفعهما بي.

وإلى كافة طلاب المعرفة المرورية والقانونية من أفراد شرطة المرور، ورجال القانون، ومن شباب المعاهد والكليات المعنية بتخريج رجل الأمن والمرور والقانون الكفء، الذي يواكب نهضة اليوم وطموح الغد بما يتحقق له من اللياقة العالية، والفهم الملتزم، والخُلق القويم أقدّمُ ذلك جزءً ا من المسيرة المباركة لمصرنا الحبيبة العريقة...

وإلى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة أهدى خلاصة فكرى، وخبرة عملي في هذه الصفحات، لتكون له نبراساً يضئ له الطريق، وعوناً له ولمصرنا في حل مشكلة المرور وذلك عملا بالاية القرانية.

﴿ إن أريد إلا الإصلاح ما إستطعت وما توفيقي إلاباالله ﴾

والله أسأل أن ينفع بها البلاد والعباد في حياتي وبعد مماتي .

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الروبي

والصلاة والسلام علي نبي الرحمة محمد الصادق الامين صلي الله علية وعلي اله وصحبة وسلم

مقدمة

أصبحت مشاكل المنظومة المرورية وهاجس الحوادث الناتجة عنها أمرا بالغ الإزعاج في كل بلاد العالم على السواء ،ومن هنا تعمل الجهات المسئولة عن الأمن المروري والسلامة لمستخدمي الطريق على نشر الوعي المروري بشتى الوسائل والقنوات الإعلامية وأساليب الدعوة.

ويبلغ حرص هذه الجهات مداه إذا نظرنا إلى هذا الكم الهائل من الأفلام المرئية، والمواد المسموعة المسجلة علي شرائط ، وإلى الكتيبات والنشرات التي يتم إنتاجها بهدف التوعية والدعوة إلى السلامة العامة، وبالطبع فإن مسببات المشاكل و الحوادث لا تتغير بين يوم و ليلة أو من عام لآخر، لذا فإن هذا الإلحاح والمتابعة من أجل نشر الوعي المروري وأساليب السلامة وحل مشاكل المنظومة المرورية يأتى من القناعة التامة بأن الأساس في كل ما يتم نشره أو إنتاجه مما أشرتُ إليه من أوعية الإعلام والتوعية،إنما هو بهدف ترسيخ مفاهيم الأمن والسلامة، وصولاً إلي ما يجعل من القيادة مجالا لتطبيق مجموعة من الأخلاقيات النبيلة، والمُثُل الكريمة،والسلوك المتحضر.. ومن هنا، فإنَّ ما رُصِدَ في هذا المؤلف من معلومات ربما لا يكون جديدًا كل الجدَّة بالنسبة للبعض،ولكنه- بكل تأكيد- يد ممدودة للجميع، تساندهم وترشدهم للطريق السليم،وتأخذ بيَدِ السالكين في دروب (المحافظة على الحياة)،والداعين (للسلامة على الطرق)،و تبارك خُطاهُم.

ويبذل كل ذلك للوصول الي حل مشاكل المرور والقيادة الامنة بدون حادث اما اذا وقع الحادث لا قدر الله فهناك ما يبذل من جهات عديدة بعد مرحلة وقوع الحادث للتدخل في حل الأزمات المرورية لتقليل اثار الحادث واسعاف المصابين ودفن المتوفين وازالة اثار الحادث أو التدخل حين وقوع أزمة مرورية نتيجة وقوع كوارث صناعية أو طبيعية.

ومن هنا كان الهدف الأساسي من هذا المؤلف وهو التعريف بكل مايهم سائقى الشاحنات وخصوصا الثقيلة من تطبيق والاستفادة من قواعد الامن والسلامة ومن ملاحظات عامة ونصائح هامة فى القيادة وإصول التحميل العلمية والعملية وكيفية إختيار الاطارات وكيفية التعامل معها وبداية ظواهرتلفها وكيفية تفادى ذلك وكل مايهم سائق الشاحنة وذلك للمساهمة فى حل المشاكل والأزمات المرورية وكيفية الاستفادة من التشغيل الامثل للمركبة وإطالة عمرها .

والله اسأل عز وجل ان يتقبل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم من باب اماطة الاذي عن الطريق حيث قال محمد سيد الخلق اجمعين ونبي الله الامين صلي الله عليه وعلي اله وصحبة وسلم(ان الايمان بضع وستون شعبة وفي قول اخر بضع وسبعون شعبة اولها قول لا اله الا الله وادناها اماطه الاذي عن الطريق وان الحياء احد شعب الايمان) وقال (خيركم خيركم لأهله وأنا خيركم لأهلي) وقال (خيركم من تعلم وعلم) صدقت يا حبيبي يا رسول الله صلي الله عليك وسلم .

جعلنا الله وإياكم من هذه الخيرة ، واللهم علمنا ما ينفعنا وأنفعنا بما علمتنا.

والله نسأل السداد والتوفيق لما فية خير البلاد والعباد ،،،

مع تحيات خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث ورئيس مجلس إدارة الدار

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الرويني

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿سبحانك لا علم لنا الا ما علمتنا انك انت العليم الحكيم﴾

صدق الله العظيم

سورة البقرة اية (٣٢)

السيره الذاتية للمؤلف

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الرويني

خبير المرور الدولى والإنقاذ والتدخل السريع فى الحوادث
ورئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات
المنظومة المرورية

﴿فاما الزبد فيذهب جفاء واما ما ينفع الناس فيمكث في الارض كذلك يضرب الله الامثال﴾

قال المصطفي صلي الله علية وسلم (خيركم من تعلم القرآن وعلمه وفي قول اخر خيركم من تعلم العلم وعلمه) صدقت يا حبيبي يارسول الله صلي الله عليك وسلم

من هوالسيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي

هو الذي يتشرف بأنه من ذرية سيدنا ومولانا رسول الله صلى الله عليه وسلم نسبا حيث أن جده لأبيه سيدنا الحسن رضى الله عنه وأرضاه وحسبا حيث أن جده لأمه سيدنا الحسين رضى الله عنه وأرضاه وجده الأكبر سيد الخلق محمد رسول الله صلى الله عليه وسلم والحمد لله عز وجل الذي منّ عليه وشرّفه بهذا النسب والحسب.

- هو من مواليد جمهورية مصـــر العربية.
- خريج كليـــة الشرطـــة سنة ١٩٧٠ م.
- تلقي دورات في التدريـــب العســكري و الاسلحة والمفرقعات وازالة الالغــام والشراك الخداعية والقنابل حتي خبيـر اول في المفرقعات والازالة وقد مارس هذه المهنة حتي تم النصر بفضل الله في اكتوبر سنة ١٩٧٣ م.
- ثم اختير للعمل بالمرور منذ ذلك التاريخ وحتي سنة ١٩٩٧ م.

وهو الذي شغل ويشغل حتي الان ما يلي:

- خبير المرور واجهزة التحكم في المرور بالرادار من سويسرا.
- خبير اجهزة تعليم قيادة السيارات بالكمبيوتر من الولايات المتحدة الامريكية.
- خبير الانقاذ والاغاثة والتدخل السريع لاغاثة وانقاذ المصابين في حوادث المرور علي الطرق السريعة من فرنسا.

حاصل علي دبلومات في مجال المرور من كل من:

- معهد شيكاغو للمرور بالولايات المتحدة الامريكية.
- اكاديمية الشرطة بنيويورك بالولايات المــتحدة الامريكية.
- معهد زيورخ بسويسرا للتحكم في المرور بالرادار.
- معهد دوسولدرف بألمانيا للتحكم في المرور.
- معهد الانقاذ والتدخل السريع في حوادث الــمرور علي الطرق بانرباك بفرنسا.

- معهد بن هاملتون بالولايات المتحدة الامريكية لتعليم القيادة بالسميوليتور .

شغل المناصب الاتية:

- منذ التخرج وحتي عام ١٩٧٣ م شغل مناصب شرطية في التدريب العسكري ثم خبير ازالة قنابل و مفرقعات.
- منذ عام ١٩٧٣ م حيث كان يشغل رتبة النقيب وحتي رتبة اللواء شغل جميع الوظائف المرورية في هذه الرتب حتي مدير الادارة العامة للطرق والعمليات بعموم الجمهورية بالادارة العامة للمرور .
- مصمم ومنفذ اول سيارة للتدخل السريع في الحوادث الجسيمة والتي تعمل بالادارة العامة للمرور .
- مصمم ومنفذ اول سيارة تحقيقات متنقلة بجمهورية مصر العربية.
- مصمم ومنفذ اجهزة التحكم في المرور بالرادار بالطاقة الشمسية والتي تعمل بالادارة العامة للمرور.
- انشا اول معمل لإصلاح وصيانة اجهزة الرادار ومعدات التقنية الحديثة للمرور على نفقتة الخاصة وإهداه للادارة العامة للمرور ومازال يعمل بها حتى الان .
- مؤسس بجمعية الوعي المروري بنادي الشمس لتعليم القيادة بالسميوليتور.
- عضو الجمعية العلمية العربية للنقل بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الوقاية من حوادث الطرق بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية ادارة الاعمال العربية بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الطرق العربية بجمهورية مصر العربية .

المدرس لمادة المرور في كل من :-

- المدرس للمرور بمعهد المقاولين العرب للمحترفين .

- المدرس للمرور بمعهد مرور محافظة الجيزة وخبير اجهزة السميولتور بها.
- المدرس بمعهد تدريب ضباط المرور بالادارة العامة للمرور
- المدرس بمعهد تدريب ضباط الشرطة بأكاديمية مبارك للامن .
- المدرس للمرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية
- المدرس بمعاهد مندوبي الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية.
- المدرس لمحترفي عمليات المطاردة الامنية وقيادة سيارات الطوارئ .
- المدرس للمرور بمعاهد الامن المركزي .
- المدرس بمعاهد الصف والجنود للشرطة .

المحاضر في كل من:
- مركز بحوث الشرطة بالاكاديمية .
- المحاضر لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث.
- المحاضر بجمعية ادارة الاعمال العربية.
- المحاضر بمعهد المرور بالادارة العامة للمرور.
- المحاضر بمعهد تدريب ضباط الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن
- المحاضر بمعهد التكنولوجيا بالمقاولون العرب.
- المحاضر باكاديمية النقل البحرى بجامعة الدول العربية .
- المحاضر بجامعة العلوم والتكنولوجيا بجامعة اكتوبر .
- المحاضر بجميع المعاهد ذات الصلة بالوطن العربى .

الكاتب والمحرر في المجلات الاتية:
- مجلة اخبار السيارات بجريدة الاخبار.
- مجلة السلامة والوقاية من الحوادث المصرية .
- مجلة الامن العام .
- مجلة الشرطة .

المتحدث عن هذه العلوم فى القنوات الفضائية والمحلية مرئيا وإذاعيا .

وهو والذي حضر اكثر من مائة وخمسون مؤتمرا للمرور محليا وعالميا في هذا الشأن .

وهوالان رئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة و التدريب وإصدارات المنظومة المرورية و رئيس مجلس ادارة مجموعة شركات الروبي وكذا الروبى جروب للمحاماه والخدمات الدوليه والمحام بالنقض والدستورية والادارية العليا وهو عضو نقابة المحامين المصرية وعضو نقابة المحامين العرب وعضو نقابة المحامين الدولية .

ومقره الدائم مدينة ٦اكتوبر- الحى المتميز عماره ٢٨المجاورة الثانيه بجوار بنك التعمير والأسكان تليفون٣٨٣٥٤٠٨٢فاكس عادى ٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون٠٠٣٣٧٦٢٩٠٠

محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤ .

محمول المستشار مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩ .

محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩ .

E-mail:darelkhebra@hotmail.com

Website: www.elroubygroup.com

وقد منّ الله عز وجل عليه بالقيام بالمؤلفات المرورية الآتية وجميعها مسجل محليا وعالميا بأسم السيد الشريف اللواء يسري الروبي خبير المرور الدولي وهى :

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة .

- كتاب سيارات الأغاثة .

- كتاب اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة فى حوادث المرور.

- كتاب رخص السير واجراءات اصدارها (التسجيل والفحص ورخص السير واللوحات) .
- كتاب رجل المرور وتنظيم حركة السير .
- كتاب القيادة الوقائية الجزء الأول .
- كتاب القيادة الوقائية الجزء الثانى .
- كتاب رخص القيادة وكيفية الحصول عليها واجراءات اصدارها
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الاول .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثانى .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثالث .
- كتاب المنظومة المرورية ودور رجل المرور بها .
- كتاب الدوريات المرورية وانوعها والهدف منها.
- كتاب اهداف ومهام العمل المرورى .
- كتاب التقنيه الحديثة فى مجال المرور .
- كتاب ما يتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها مروريا .
- كتاب مبادئ قواعد واداب المرور والقيادة الأمنة لراغبي الحصول على اجازة القيادة
- كتاب إدارة الأزمات المروريه .
- كتاب تخطيط و تحقيق الحوادث المرورية واجراءات المعاينه لها
- كتاب كيفية اعداد سائق سيارات ومركبات الطوارئ والاغاثة والتدخل السريع فى الحوادث.
- كتاب تنظيم مسرح الحادث المروري وعمل التحاويل والانذار بالحادث وكيفية وضع الانوار المرورية بمسرح الحادث المروري .
- كتاب أساليب الإستيقاف والقبض والتفتيش لرجال المرور.
- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الآمنة المعدل الجزء الأول.

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة للقيادة الآمنة المعدل الجزء الثانـي .
- كتاب سلامة الإطارات.
- برنامج تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لاستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية .
- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية أو التقليل من اثارة الجزء الأول .
- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية أو التقليل من اثارة الجزء الثانى .
- كتاب المشاكل والازمات المرورية وماهو الأسلوب العلمي في إدارتها وإلى من يوجه الخطاب لحلها.
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الاول : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.-
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثاني: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل - الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة - التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الرابع: علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فيه .
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها-رخص السير وإجراءات إصدارها
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء السادس : سيارة الإغاثة ومحتويلتها وكيفية التشغيل.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات .

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء العاشر والحادى عشر والثانى عشر: المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثالث عشر : إستشعار مصادر الخطر وإدراكة وتفايه أثناء القيادة .

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الاول.

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الخامس عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الثانى .

باقي اجزاء المنظومة المرورية تحت الطبع الإصدار

مجالات الخبرة

الإستشارات :-

تقديم جميع الخدمات و الإستشارات المرورية والقانونية في مجال المرور والقيادة الامنة و كل ما يتعلق بتنمية و إدارة الموارد البشرية لها والتخطيط والتنظيم المروري للطريق .

التصميمات :-

القيام بجميع التصميمات الخاصة بالتقنية الحديثة للتحكم المرورى بما فيها اجهزة التحكم فى المرور بالرادار وكذا واجهزة التدخل السريع لفض الأشتباك فى الحوادث المرورية وهى ما تسمى

مرحلة ما قبل سيارة الأسعاف (مرحلة الأغاثة) وكذا تجهيز سيارات المرور وغرف العمليات المتنقلة وغرف ادارة الأزمات المرورية وهو الذي قام بتصميم وتصنيع اول جهاز للتحكم فى المرور بالرادار يعمل بالطاقة الشمسية وهو الذى يعمل بجمهورية مصر العربية الأن كما قام بتصميم وتصنيع سيارة الأغاثة وهى التى تعمل بالطرق السريعة بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية كما قام بتصميم وتنفيذ وتصنيع سيارة التحقيقات فى الحوادث المرورية وكذا تصميم وتصنيع الأنوار المرورية الخاصة بالتحاويل و الأنذار عن وجود حادثة وانوار المحددات والموجهات المرورية

التدريب :-

قام بإعداد وتصميم وتنفيذ وشارك فى الدوارات التدريبية والبرامج الأتية :-

- برنامج ودوارات المحتريفين للناقلات الثقيلة التجارية بمعهد المقاولين العرب بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات اعداد السائق الخاص بمعهد المرور بمحافظة الجيزة .
- برنامج ودوارات تعليم القيادة بالسميوليتور فى نادى الشمس بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التدريب الأساسي بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التقنية الحديثة لمعدات المرور بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية.
- برنامج ودوارات التراخيص بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .

- برنامج ودوارات التدريب على تشغيل اجهزة التحكم فى المرور بالرادار بمعهد تدريب ضباط المرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات تشغيل معدات سيارة الأغاثة والتدخل السريع و فض الأشتباك فى الحوادث بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية.
- برنامج ودوارات المنظومة المرورية بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات ضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكادمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات ضباط المرور لدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التحكم فى المرور بأجهزة الرادارلضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكادمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التحكم فى المرور بأجهزة الرادار لضباط المرور بدول قارة افريقيا .
- برنامج ودوارات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط المرور بدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة باكديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات المرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية .

- برنامج ودوارات المرور بمعاهد مندوبى الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات محترفى عملية المطاردة الأمنية وقيادة سيارات ومركبات الطوارئ بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات سائقى مركبات الشرطة بمعاهد الأمن المركزى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات معلمى قائدى سيارات الشرطة بمعسكر مبارك بجمهورية مصر العربية .
- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدمة لشرطة عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمنة وما تؤمنة للمنشات الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية.
- برنامج ودوارات التدريب على قيادة مركبات الأسعاف وكيفية تخطى المواقف الحرجة والخطرة بمركز تدريب النيل للتأمين الصحى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج و دورة مشكلات المرور والحلول العلمية لها المنفذة بأكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأمان لقائد السيارة وركابها وتطورها المنفذة فى اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأتصال فى العملية المرورية والمنفذة فى اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة حوادث المرور والتخطيط لها المنفذة فى اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي.

- برنامج ودورة التقنية الحديثة لأجهزة المرور والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى وانواع الدوريات ومهامها المنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة اسيتقاف رجل المرور لمستخدم الطريق والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية ودولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة لسلطنة عمان
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المـرورى والمقدمة لسلطنةعمان.
- برنامج و دورة برنامج محقق حوادث المرور المقدمة للأقطار العربية .
- برنامج و دورة برامج القائمين على قيادة مركبات الطوارئ للأقطار العربية .
- برنامج القائمين بالتأمين ضد حوادث السيارات المقدمة للأقطار العربية.
- برنامج القيادات العليا فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- برنامج القيادات الوسطى فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- البرنامج الأساسى لرجل المرور ودوره فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- برنامج من يقوم بالقضاء فى حوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .
- برنامج القائم بالأدعاء فىحوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .

- برنامج و دورة التعامل مع الدبلوماسيين في قضايا مخالفات المرور والمنفذة بادارة المرور بشرطة ابو ظبي للسادة الضباط وضباط الصف .
- برنامج القيادة العلمية الأمنة لسائقى سيارات شركة عجيبة للبترول بجمهورية ةمصر العربية للوصول بهم الى اقل نسبة من الحوادث .
- برنامج نظام الأمن بالمنشات الصحية ودليل التشغيل المقدم بجمعية ادارة الاعمال .
- برنامج اعداد سائق مركبات الطوراىء من انقاذ واغاثة ودفاع مدني واطفاء المقدم بجمعية ادارة الاعمال العربية لجميع الشركات والمصانع داخل جمهورية مصر العربية وخارجها.
- برنامج نظام الأمن بالمنشآت الصناعية و البترولية ودليل التشغيل المقدم من اصدارات المنظومة المرورية .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بشركة عجيبة للبترول.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة للسادة العاملين والمهندسين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة السائقين العاملين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة الأولية والمتقدمة للسائقين المحترفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة الأولية والمتقدمة للسادة المهندسين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.

- برنامج ودورات الإستيقاف و القبض و التفتيش لرجال الشرطة و المرور بإمارة ابوظبي و العين بدولة الإمارات العربية المتحدة.
- وضع برامج المنظومة المرورية بأجزائها الستة والإشراف العام عليها وكذا تنفيذها بالإشتراك مع شركة جرناس لحلول الأمن والسلامة ونظم المعلومات والتدريب والتي يمتد نشاطها الى كل السوق الخليجية والساحتين العربية والدولية تحت رعاية الشيخ طحنون بن سعيد أل نهيان.
- برنامج إعداد مسؤلى السلامة المرورية للسادة المهندسين والمشرفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.

وقد تم تنفيذ برامج عديدة داخل جمهورية مصر العربية للشركات البترولية التابعة للهيئة وعلى سبيل المثال

- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة رشيد للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة رشيد للبترول بحقول الشركة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية بالإسكندرية .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية.

- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بحقول بترول الصحراء الغربية من شركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الإستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بمقر الشركة الرئيسي لشركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الأستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بحقول الشركة.
- البرنامج التدريبي المتقدم والخاص بدور رجل المرور في المنظومة المرورية وكيفية الإستفادة به في الحد من الحوادث ونتائجها في مواقع البترول الإنتاجية المقدم للهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج مديري السلامة والصحة والبيئة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج القواعد العلمية الآمنة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج تحقيق حوادث المرور المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة جيسوم للبترول.
- برنامج سيارة الإغاثة وطريقة عملها وحتوياتهاالمقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.

- برنامج الحالات الخطرة الطارئة اثناءالقيادة للسائقين المحترفين وكيفية الخروج منها لشركة مصر للصيانة البترولية.
- برنامج القيادة العلمية اللآمنة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدمة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية .

علما بأن جميع هذه البرامج تشمل التقييم المبدئي وورش العمل والتدريب العملي والتقييم النهائي ومنح الشهادة بعد ذلك .

وقد تم تنفيذ برامج تدريبية عديدة على مستوى العالم العربي ومنها على سبيل المثال

- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدم لبترول عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمنة وما تؤمنة للمنشات الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية وشركات البترول بدولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة بجمهورية مصر العربية وسلطنة عمان لشركات البترول.
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى المقدمة لسلطنة عمان لشركات البترول.
- دورة و برنامج تحقيق وتخطيط حوادث المرور المقدمة لشركات البترول بابو ظبي .
- برنامج التعامل مع الدبلوماسيين بابو ظبى .
- برنامج تخطيط حوادث المدن بابو ظبى .

- برنامج الاستيقاف المروري بالعين .
- برنامج لغة التخاطب المروري بالعين .
- برنامج السلامة المرورية بالعين .
- برنامج سلامة الاطارات بابو ظبي .
- برنامج سلامة تحميل الشاحنات المقدم بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج إستشعار وادراك مصادر الخطر وتفاديه أثناء القيادة المقدم للجمهورية العربية السورية .

فإلى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة ودراساتي وبراءة الإختراعات المرورية والمسجلة محليا وعالميا أهدى خلاصة هذا الفكر وخبرة عملي طيلة خمسة وثلاثون عاما من العمل بالمرور والتدريب محليا ودوليا لتكون له نبراسا يضئ له الطريق، وعونا له ولمصرنا في حل مشكلة المرور سواء في حياتي أو بعد مماتي عسى الله ان يتقبله خالصا لوجهه الكريم.

والله وحده المقصود وهو الموفق المعبود ،،

مع تحيات
السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الروبي

الباب الاول

مبادئ القيادة الاحترافية

الفصل الاول :- تسلم عجلة القيادة
الفصل الثانى :- القيادة وإستخدام عصا النقل
الفصل الثالث :- الرؤيا والتقدير
الفصل الرابع :- المناورات الأساسية
الفصل الخامس :- التحكم في الوقت والمسافة
الفصل السادس :- التعامل مع مستخدمي الطريق

الفصل الاول

تسلم عجلة القيادة

لا تقم بقيادة سيارة دون معرفة الآتي :

١ ـ مكان إشارات الجناب .

٢ ـ عصاه نقل الحركة .

٣ ـ مفتاح الأنوار .

٤ ـ مساحة الزجاج .

٥ ـ آلة التنبيه .

٦ ـ أنوار الطوارئ .

٧ ـ ذراع النور العالى.

٨ ـ ضبط الكرسى

تاكد من قدرتك على إستخدامهم قبل السير بحيث لا تشغل تركيزك أثناء السير بطريقة إستخدامهم وخصوصاً إذا كانت المركبة جديدة عند قيادتها، تدرب على النظرة الخاطفة لإستخدامهم ولا تطل النظر إليها أثناء السير .

إدارة المحرك : -

قبل البدء :

* ضع قدمك على الفرامل مع مراعاة أن يكون كعب قدمك على أرضية السيارة.

* تأكد من إنزال فرامل اليد .

* تأكد من وضع يد التغيير على الوضع الطبيعى (اللاحركى).

* إضغط على دواسة البنزين مرة وإتركها .

إذا كانت سيارتك تستخدم الشفط الأوتوماتيك ، أدر السيارة وأترك المفتاح بمجرد الدوران .

تأكد من سلامة تشغيل العدادات والمؤشرات الأخرى بالسيارة .

- نور إنذار تشغيل الفرامل .

- نور الإشارات .
- مؤشر البنزين .
- ضغط الزيت .
- مبين الحرارة
- مبين السرعة .
- عداد الكيلومتر .
- الأنوار .

بعد إدارة المحرك والتأكد من العدادات والمؤشرات الأخرى قم بتشغيل الإشارة الجانبية فى الإتجاه الذى ترغب فى السير به وأنظر فى المرايا وأنظر من فوق كتفك للجناب وتحرك إلى الحارة القريبة للسير ببطيء وبالتدريج .

وعند السير فى خط مستقيم أو دخول منحنى بسيط فإن وضع يديك دائماً على وضع عقارب الساعة ٩ ، ٣ .

إستخدام العينين : حسن قيادة السيارة يعتمد على كفاءة إستخدام عينيك،والسائقون المبتدئون قد يتخذون علامات معينة بجسم السيارة أو الطريق لضبط السير على الطريق بها ولكن من الأفضل إستخدام خط وهمى وسط للسير فى الطرق المستقيمة .

لابد أن تتذكر أن هناك مساحة كبيرة حول المركبة غير مرئية لك لذا يجب أن تسير فى منتصف الحارة التى تسلكها .

منطقة الرؤية :-

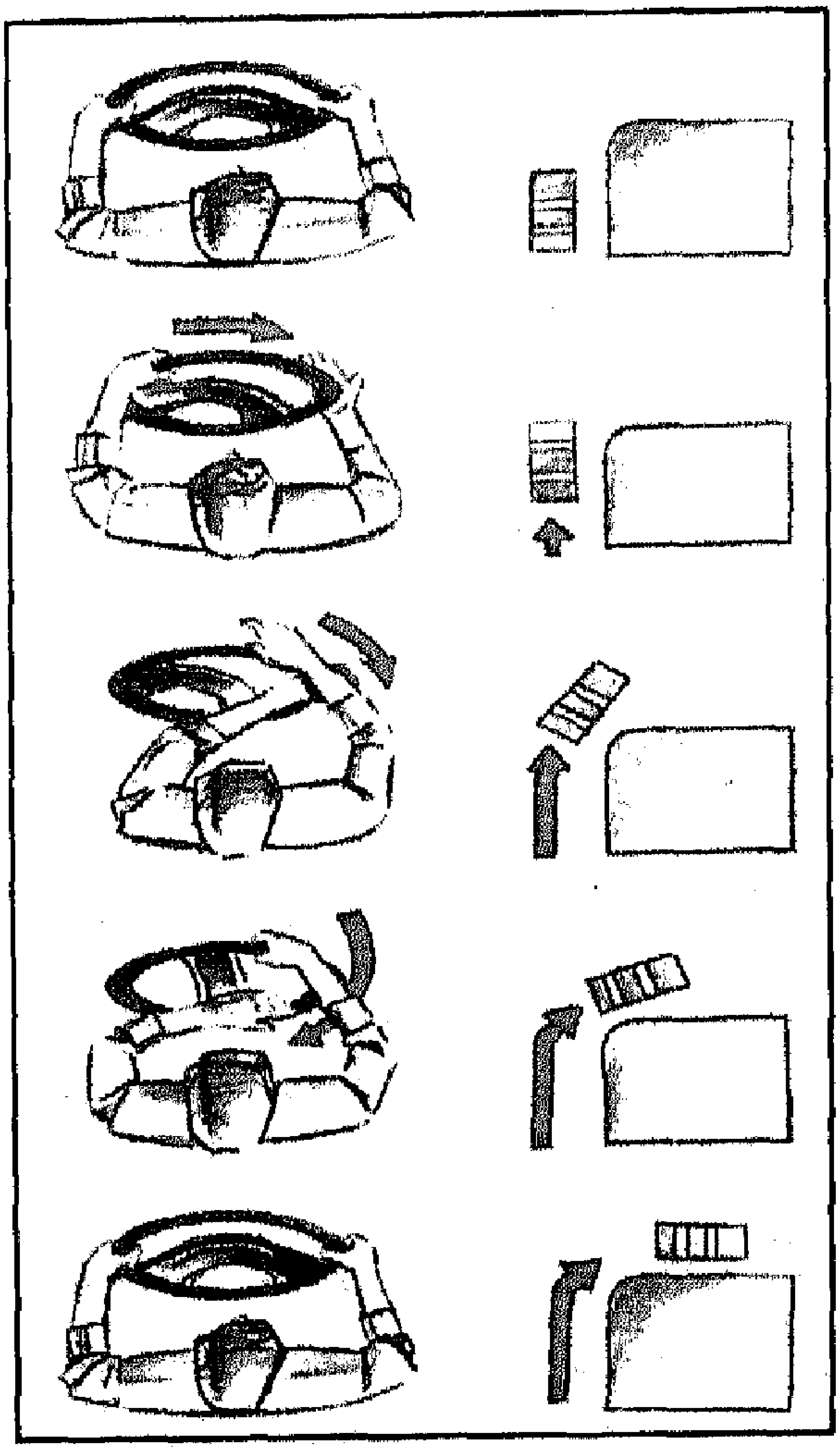
وعند تخطى مركبة على يمينك أنظر إلى مقدمة السيارة اليمنى لتدرك المسافة بينها وبين مركبتك ، وعند السير فى مكان ضيق حاول بقدر المستطاع التركيز على الجانب الأيسر لإن المسافات أسهل فى تقديرها ناحية اليسار .

وقد تؤثر الرياح الشديدة ، الطرق غير المستوية ، حركة عجلة القيادة ، زاوية إنحناء الطريق على السير بإعتدال ، لذا يجب أن تعرف كيف تسيطر على مسار السيارة.

وتعديل وضع السيارة يجب أن يبدأ بمجرد خروج السيارة من مسارها. والسيارات المزودة بخاصية قدره قوة حركة عجلة

القيادة (Power steering) تسهل عملية الدخول والخروج من و إلى أماكن الإنتظار .

الدوران :-



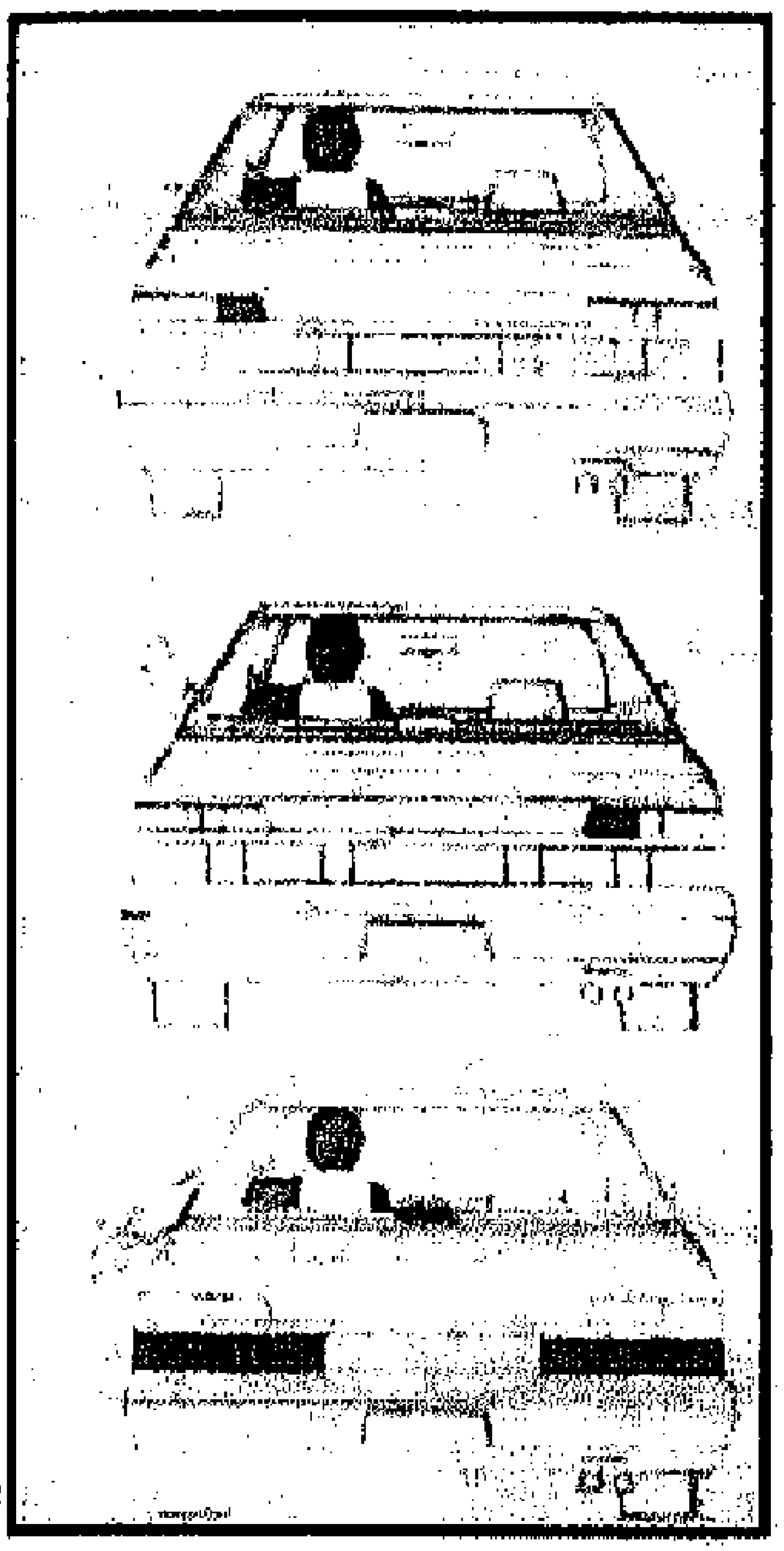
إذا إحتجت لدوران عجلة القيادة لأكثر من نصف الدورة إستخدم طريق اليد فوق اليد. وهى تبديل اليدين فى حركة تتابعيه فى إتجاه الدوران أثناء السير، وبها يتم الدوران مع وضع اليدين فى وضع الساعة ٣ ، ٩ نصف دورة ثم ترك اليد السفلى وإستكمال الدوران باليد العليا ومع دورة أخرى ثم وضع اليد الأخرى بأعلى وإستكمال وضع اليدين بنفس الطريقة مع السيطرة على عجلة القيادة. ودائما يكون وضع اليدين بحيث تكون القبضة على عجلة القيادة وظهر اليد للخارج ولا يلف الإصبع الكبير حول عجلة القيادة للداخل لأنه أذا إنفجرت إحدي العجلات الأمامية أو تصادمت مع جسم ثابت فإن عجلة القيادة سوف تلف عكس وضع مفصل إصبع اليد فينكسر.

إستخدام الفرامل وتقليل السرعة :-

يحتاج إستخدام الفرامل إلى تدريب حتى يمكن أدائها بسلاسة وتكون بالضغط على الفرامل بحزم وإستمرارية وليس فجأة أو

بضعف. ويجب أن يكون كعب القدم ملامساً لأرضية المركبة وهذا يضمن حساسية إستخدام الفرملة .

والسائق الماهر يستطيع أن يوقف سيارته في المكان الذي يرغب فيه وذلك بحسن تقديره للمسافة وإستخدام الفرامل معا ، وعند إستخدام الفرامل فإن دوران الإطارات يقل وهذا يولد إحتكاكاً ما بين الإطارات وسطح الطريق .



ومن المؤثرات على الفرملة نوعية سطح الطريق. وتستطيع المركبة الوقوف أسرع على الأسطح الجافة وهناك بعض المواد كالرمل والطين والتراب والزيت تقلل من إحتكاك الإطارات بسطح الطريق مما يؤثر على توقفها .

وتكون أكفأ إستخدام للفرامل قبل إنزلاق السيارة مباشرة. فإذا بدأت في الإنزلاق وفقد السيطرة على عجلة القيادة إرفع قدمك ببطئ من فوق دواسة الفرامل ثم إضغط مرة أخرى وكرر ذلك حتى تقف السيارة .

لذا عند الوقوف الإضطراري المفاجيء يجب الضغط بقوة على الفرامل بالقدر الذي لا يجعل الإطارات تنزلق على سطح الطريق ، وفي الظروف العادية فإن الوقت والمسافة مطلوب تقديرهما حتى يمكن إستخدام الفرامل في التوقف بكفاءة.

ويحتاج الإنسان في المعتاد من ١/٢ إلى ٣/٤ ثانية حتى يضغط على بدال الفرامل بعدما يحدد موقفا يستدعى ذلك . وفي هذا الوقت القليل تتحرك المركبة معتمدة على سرعتها فإذا كانت السيارة تسير بسرعة ٣٠ كم / ساعة فإنها تكون قد قطعت مسافة سبعة أمتار قبل إستخدام الفرامل، ويختلف رد الفعل في إستخدام الفرامل بإختلاف الفرد من وقت لآخر وبإختلاف الأشخاص بالطبع ، وهو يبطيء

مع التقدم في السير وحالة الإجهاد وعدم التركيز والوقوع تحت تأثير مخدر أو خمر أو خبر عصبى سيئ.

وهناك سيارات مزودة بنظام الفرامل القوية مما يتيح إستخداماً أكفأ وأسرع للفرامل. والأن هناك نظام يسمي ABS وهو نظام الفرامل التي تعمل كل عجلة علي حده وهو مرتبط بنظام إلكتروني في التحكم .

إشارات التوقف:-

وعندما تضغط على الفرامل فإن الإشاره الضوئية للفرامل بمؤخرة السيارة تعمل لتعلم الآخرين بإستخدامك للفرامل وبالتالى تقليل السرعة والمحافظة على مسافة الأمان .

وعندما يستوجب الأمر إستخدام فرامل اليد إمسك عجلة القيادة بيدك اليمنى بحزم وأشر بيدك اليسرى خارج الشباك ولأسفل وكف اليد يشير للخلف .

حذر دائما المركبات خلفك بالتوقف سواء بالإشارة الضوئية أو باليد عند الإقلال من السرعة أو التوقف المفاجئ و فى حالة إستشعار إمكانية حدوث تصادم من الخلف.

العودة للخلف : -

لابد من التحكم فى السيارة عند الرجوع للخلف ، لذا يجب أن تتحرك ببطىء وتكون على إستعداد للتوقف فى أي لحظة. ويجب أن تعتاد على قيادة السيارة وأنت ناظراً للوراء وبرؤية فاحصة مع مراعاة الأتى :-

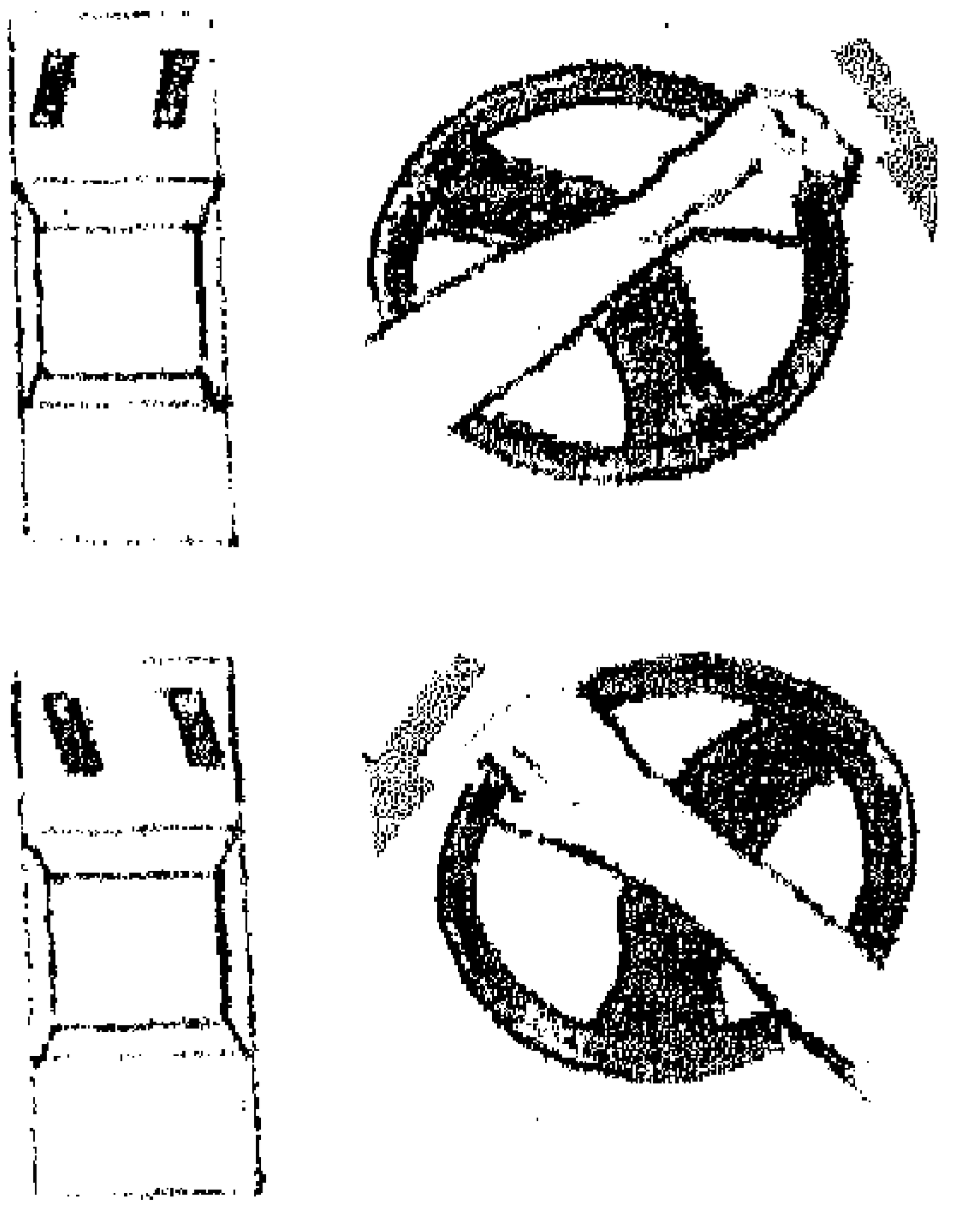
١ - تأكد من أن الممر خلف السيارة يسمح بالعودة للخلف .

٢ - ضع قدمك على الفرامل أثناء تغيير الحركة للخلف

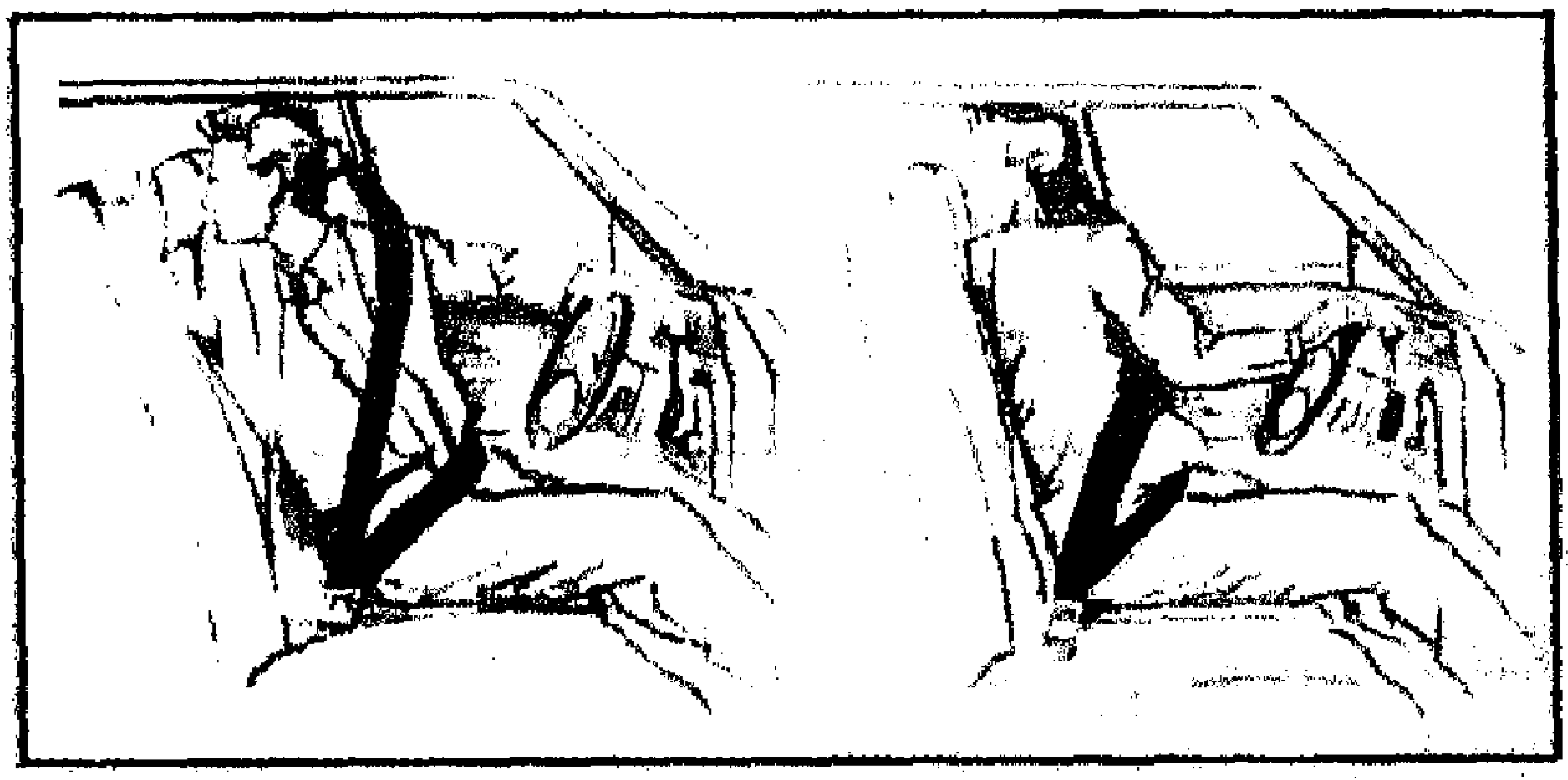
٣ - تأكد من أن حركة المرور تسمح بالعودة للخلف .

٤ - تجنب الرجوع للخلف فى الشوارع المزدحمة والطرق السريعة و أماكن عبور المشاة.

ويكون الجلوس بحيث يوفر : -
١ - إمكانية الرؤية بوضوح .
٢ - إمكانية التحكم فى السيارة .

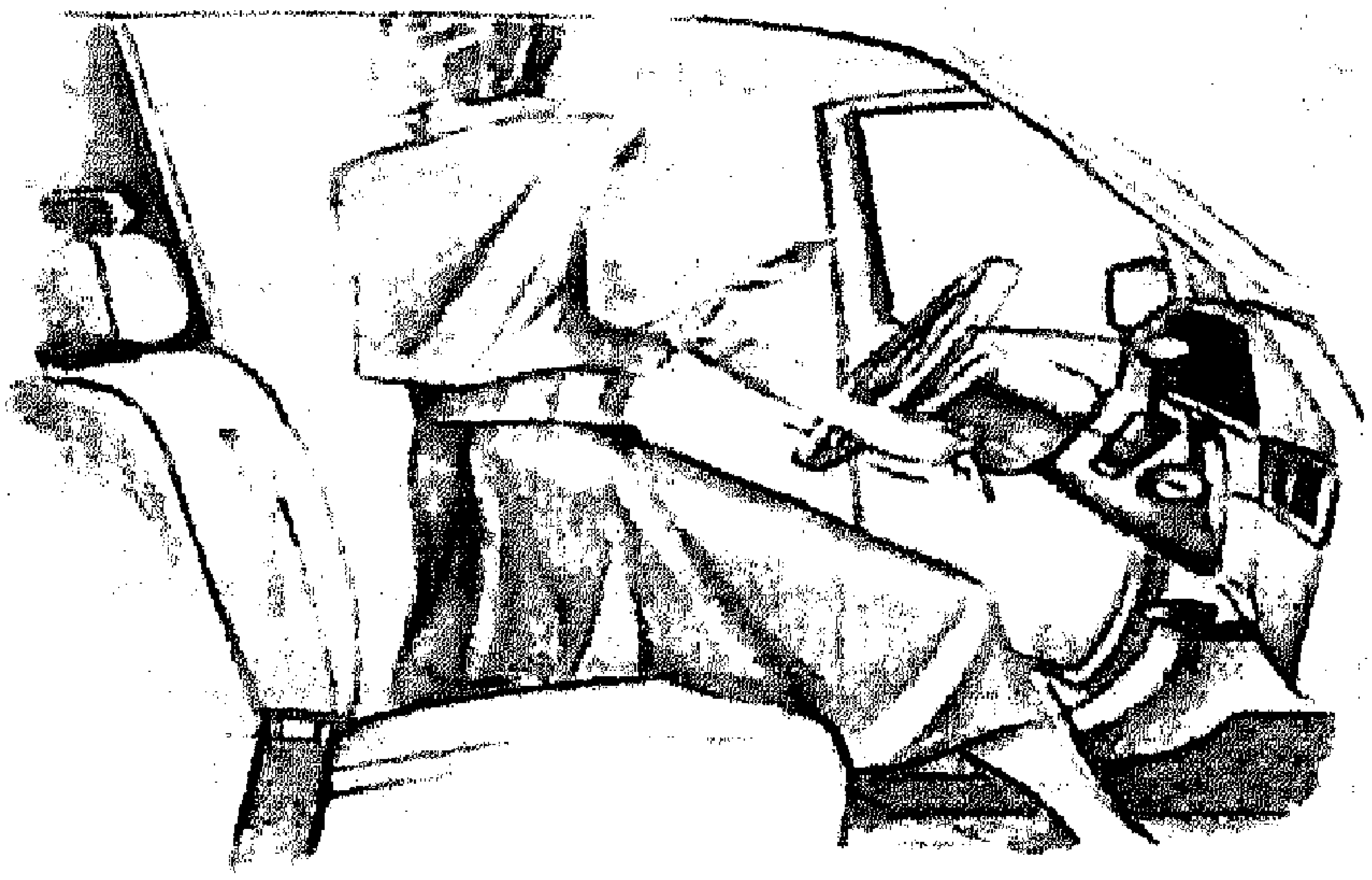


ضع يدك اليسرى أعلى عجلة القيادة وإستدر بجسمك ورأسك من ناحية اليمين بحيث تستطيع رؤية الزجاج الخلفى للسيارة ويمكن وضع اليد اليمنى على مؤخرة المقعد الأمامي بالجانب الآخر وذلك فى حالة العودة للخلف مباشرة أو جهة اليمين .



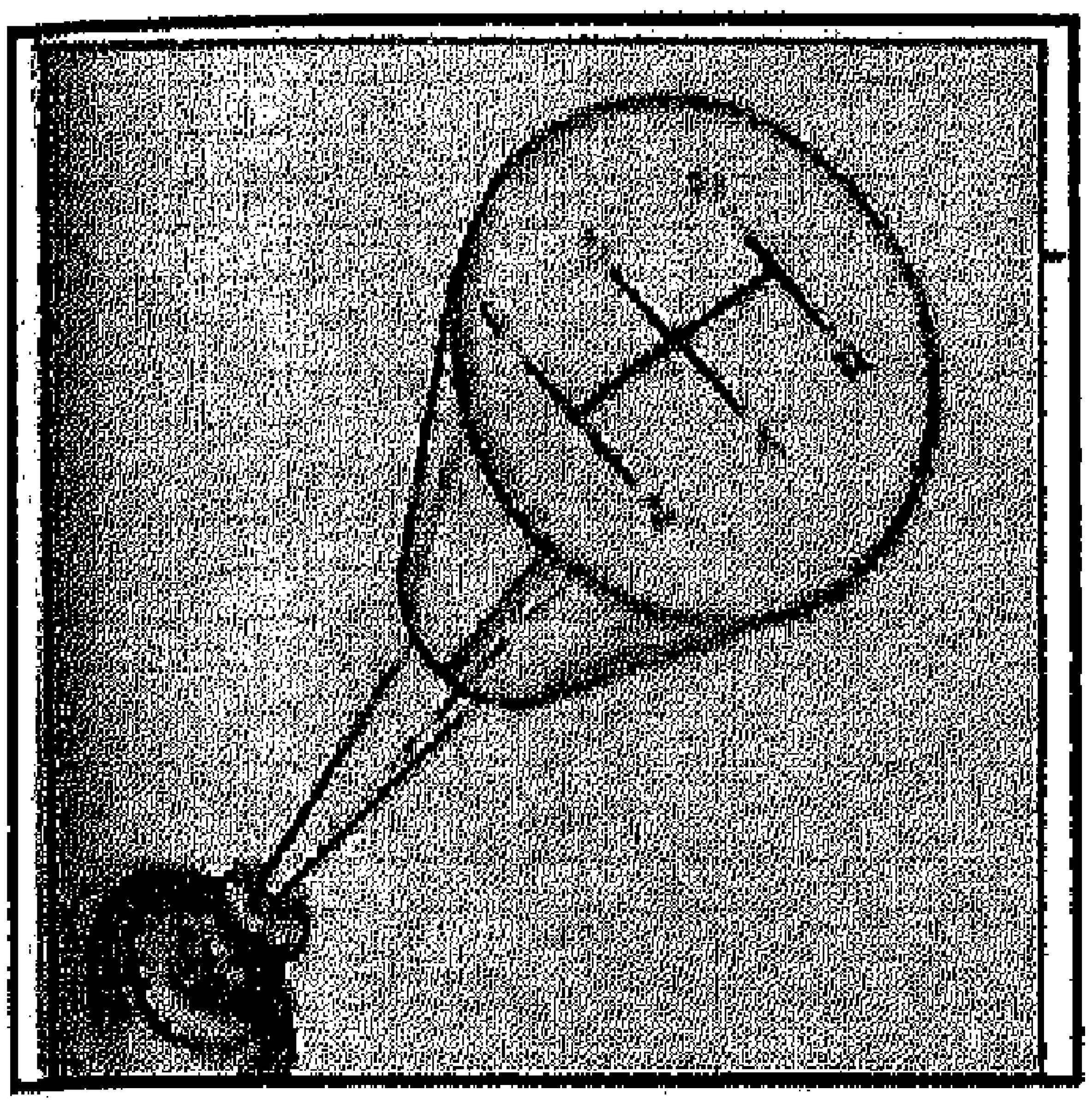
أما فى حالة العودة للخلف جهة اليسار فضع يدك اليمنى أعلى عجلة القيادة وأنظر للخلف جهة اليسار أعلى كتفك ولا تفتح باب السيارة وتحرك ببطيء مراقباً أيضاً مقدمة السيارة فى عكس إتجاه الحركة للخلف. و لا تعتمد على المرآة أثناء العودة للخلف ، مع تكرار النظر للأمام والخلف حتى إنتهاء العودة للخلف. ويجب أن تكون الحركة للخلف ببطيء وبتحكم كامل فى السرعة ، مع مراعاة أن السيارة أثناء رجوعها للخلف فإن مقدمتها تخرج من المسار عكس إتجاه السير للخلف .

توقف السيارة : -



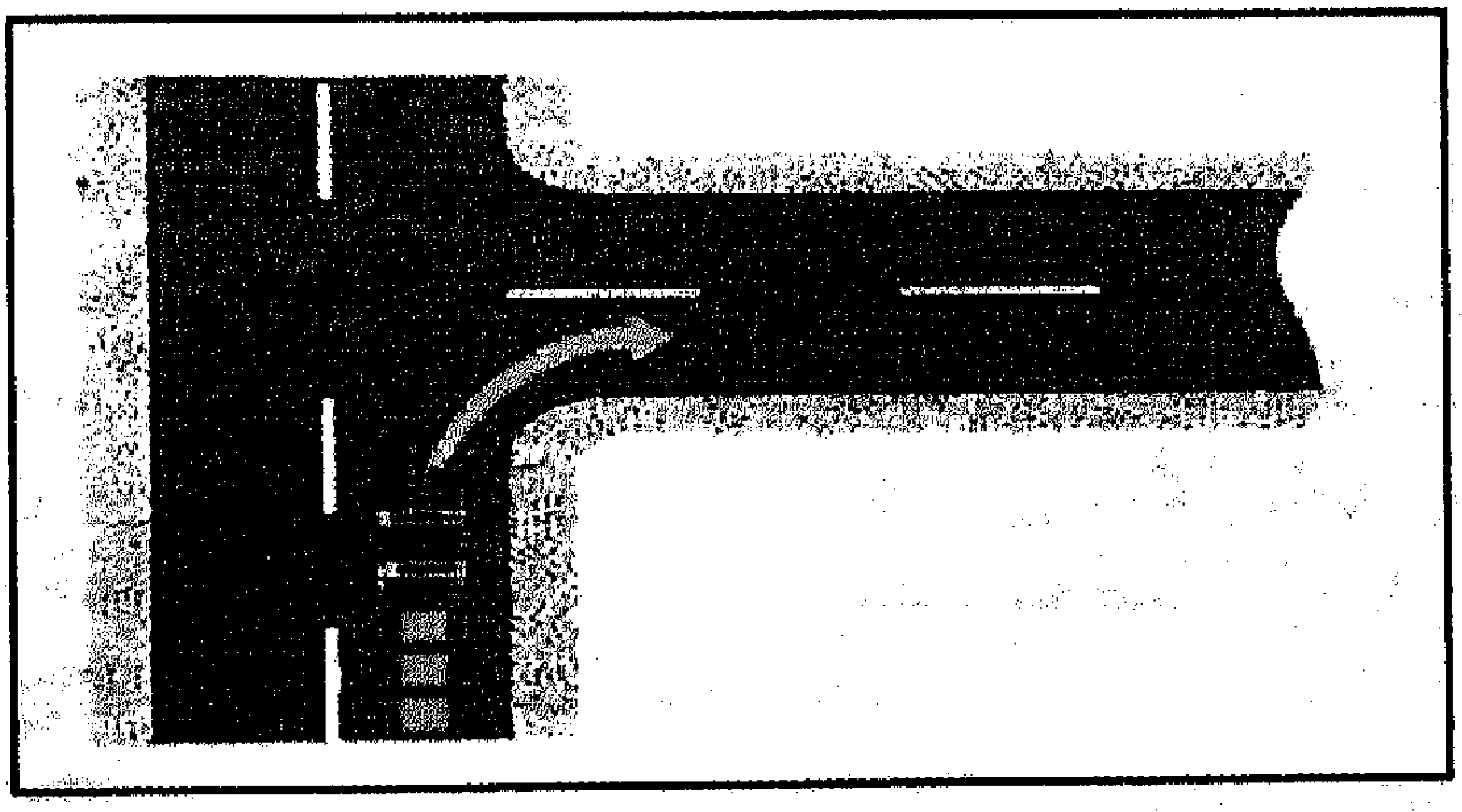
عند التوقف التام تأكد من أن العجل فى إتجاه الرصيف وشد فرامل اليد وأغلق محرك السيارة، وبعد جذب المفتاح فك حزام الأمان وتأكد من حالة المرور قبل فتح باب السيارة وبعد الخروج تأكد من غلق الأبواب .

الفصل الثانى
القيادة وإستخدام عصا النقل



السيارات مزودة بناقل حركة يدوى يحتوى على أربع أو خمس سرعات بخلاف حركة العودة للخلف ،وعادة ما يكون موقعه فى أرضية السيارة وفى بعض الحالات القليلة يكون بجانب عجلة القيادة وبغض النظر عن موقعه وعدد نقلات السرعة التى يشملها فإن شكل الحركة به يماثل شكل حرف " H " باللغة الإنجليزية. وأول مهمة يجب تعلمها هى كيف يمكن إستخدام عصا النقل بسلاسة وبمجرد تدربك على إستخدامها يجب أن تعرف كيف تربط بين إستخدام عصا النقل مع دواسة البنزين ودواسة فصل الحركة .

وعملية تغير السرعة تستغرق وقتا وتوافق وتتطلب عناية وإهتماما وكنتيجة لذلك يجب أن تستعد مسبقا عند إجراء أية مناورة



مثل الإستعداد للدوران .

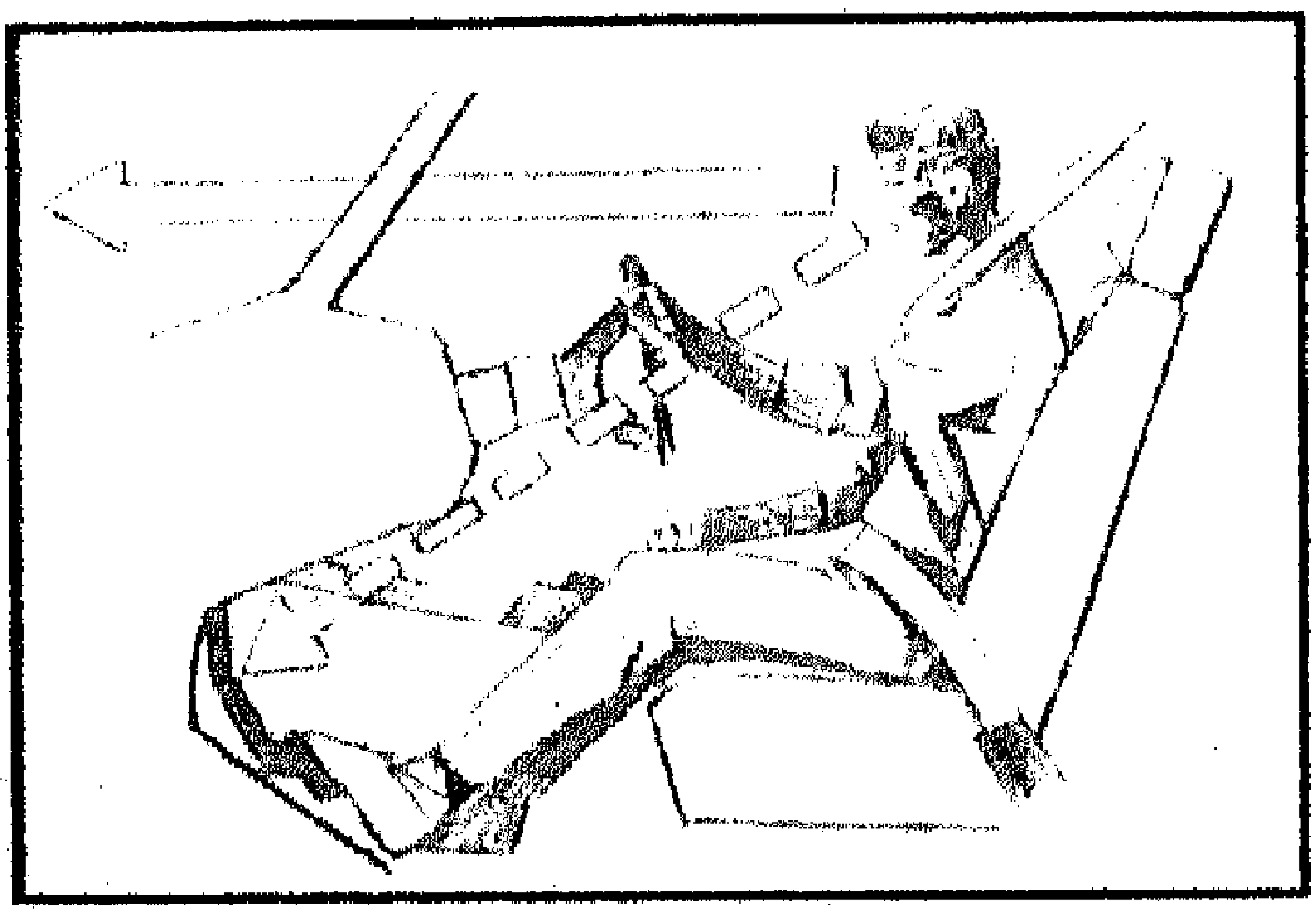
والإستعداد المبكر ضرورى فأنه علاوة على الخطوات التى تتخذها والإحتياطات التى عادة تتبع فإنه يجب عليك النقل لسرعة أقل قبل أن تبدأ فى الدوران .

عندما تقود سيارة فإنه من الأهمية عند سرعة من ٣٥ - ٤٠ كم/ساعة أن تعطى إهتماماً لصوت المحرك وإهتزاز السيارة وعداد السرعة فإن أى عنصر من هذه الثلاثة عناصر يمكن أن يخبرك ما إذا كانت السرعة أثقلت على المحرك وبالتالى فى حاجة إلى تغيير السرعة إلى الأقل.

تنمية قدرتك لإيجاد النقطة الفاصلة لحركة عصا النقل ما بين حركاتها المختلفة ، إستخدم دواسة البنزين والنقل بمرونة قبل الدخول فى حركة المرور وعندما تبدأ القيادة فإنك سوف تستخدم دواسة فصل الحركة ودواسة البنزين وعصاه النقل بينما توجه نظرك للطريق وحركة المرور ولهذا يجب أن تعلم أهمية أن تتدرب على ألا تنظر إلى قدميك أثناء إستخدام دواسة نقل الحركة أو عصا النقل .

دواسة نقل الحركة : -

مهمة دواسة نقل الحركة المرتبطة بعصا النقل هو فصل الحركة بين المحرك والإطارات ولذا يجب ألا تحرك عصا النقل من موضع لآخر إلا بعد الضغط على بدال النقل حتى نهايته عندما تكون دواسة الحركة أعلى فإن المحرك يكون مرتبطاً بسرعة

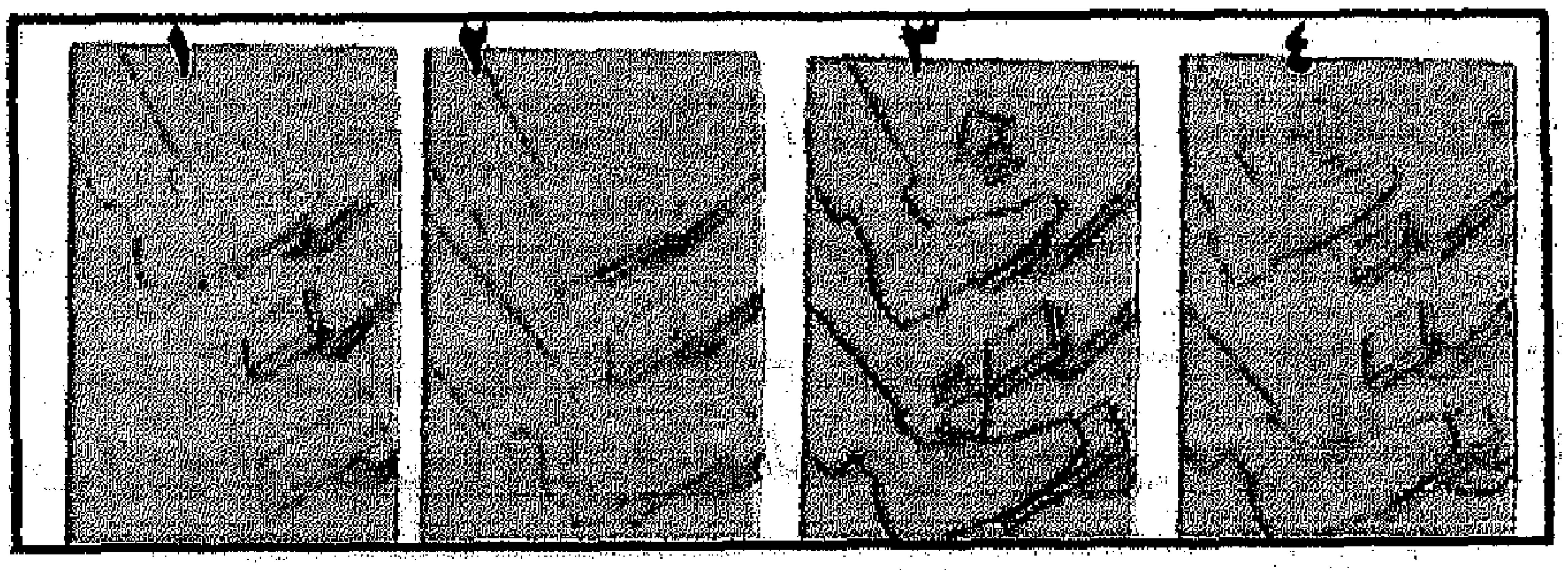


معينه وبالتالى تكون الحركة داخل علبة التروس متداخلة بوضع معين يسمح لقوة المحرك أن تنتقل إلى إطارات المركبة .

وعندما تتدرب على إستخدام دواسة نقل الحركة ونقطة الفصل ضع عصا النقل فى وضع العودة للخلف وأنظر إلى الزجاج الخلفى للسيارة، وبما أن الحركة للخلف هى أقل حركة فى صندوق التروس فإن إستخدام دواسة البنزين يكون أقل إحتياجاً ، وبمجرد تحديك لبدء الحركة برفع القدم من أعلى الدواسة "عند استخدام عصا النقل انظر لمسار الطريق"

تدرب على التحكم فى سرعة السيارة بضبط وضع القدم على دواسة فصل الحركة ، وعند إتمام التحكم فى هذه التجربة إبدأ فى التدريب على إستخدام الحركة للأمام وهى أسهل من العودة للخلف.

تحذير : يجب ألا تترك قدمك على بدال نقل الحركة بعد النقل والسيارة فى حركة فإن هذه العادة تؤثر على سطح اسطوانة الحركة .



إستشعر نقطة فصل الحركة

إختيار السرعة : -

السبب فى تعدد السرعات سواء كانوا ثلاثة أو اربعة او خمسة هو إتاحة مستويات من القوة والسرعة تتطلبها ظروف حركة المرور ويكون إستخدامها كالتالى : -

وضع الحياد : -

وهو يعنى أن السيارة ليست فى حركة وبالتالى فأن المحرك غير مرتبط بأية سرعة .

وهذا الوضع يستخدم عند بداية دوران المحرك وهو كذلك يستخدم أثناء وقوف السيارة بينما المحرك يعمل وعليه فإنه فى هذا الوضع يجب ألا تغادر السيارة أو تتركها فى الإنتظار ولكن بدلا من ذلك إذا أردت الإنتظار فى مكان مسموح بذلك فأغلق المحرك وإرفع فرملة اليد أو ضع عصا نقل الحركة فى وضع السرعة الأول أو الثانى أو وضع الحركة للخلف .

السرعة الأولى : -

ويستخدم فى جعل السيارة تتحرك من السكون، وهو يعطى أقصى قوة عزم للحركة ويستخدم فى السير ببطيء وحتى ٢٠ كيلو متر / ساعة لمعظم السيارات .

السرعة الثانية : -

وهى النقلة المتوسطة والهدف منها زيادة السرعة بإعتدال وحتى ٤٠ كيلو متر / ساعة .

السرعة الثالثة أو أكثر : -

وهذه النقلة تستخدم فى الطرق السريعة وفى الظروف المناسبة للمرور، وتبدأ بها السرعة لأكثر من ٤٠ ـ ٤٥ كيلومتر الساعة.

السرعة الرابعة والخامسة :-

وهى أقل قوة عزم وتستخدم على سرعات أكثر من ٦٠ ـ ٧٠ كيلو متر / ساعة .

وهما مصممتان لإ عطاء أقصى سرعة للسيارة .

حركة الرجوع للخلف : -

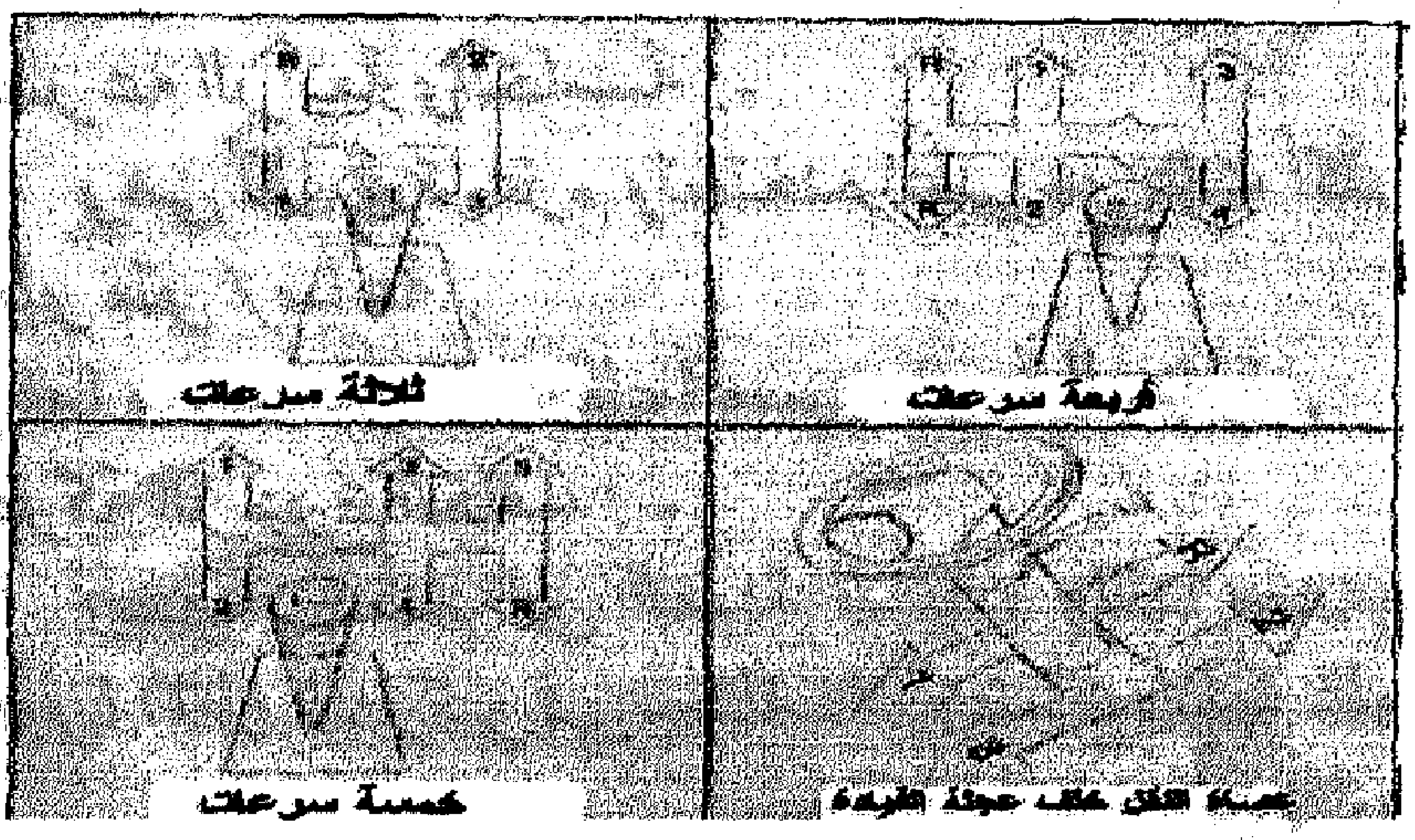
وهى تستخدم فى العودة للخلف والتدريب يتضمن إستخدام عصا النقل الحركى فى مختلف الأوضاع طالما علمت مواضعها .

وتذكر عند إجراء التغيير فى السرعات إضغط على دواسة فصل الحركة حتى أرضية السيارة قبل إجراء التغيير حتى يمكن تحريك العصا من وضع لآخر وبالتالى من سرعة لأخرى .

السير في الحركة : -

إهتم بالإعتياد على إدارة محرك السيارة بينما عصا الحركة فى الوضع المحايد مع وضع القدم اليمنى فوق بدال الفرامل. الخطأ فى وضع عصا الحركة فى غير الوضع المحايد أو عدم الضغط على دواسة فصل الحركة قد يسبب تحرك السيارة فجأة عند بدء الدوران إضغط على دواسة فصل الحركة وحرك عصا النقل إلى حركة النقل الأول وحرر فرملة اليد وأبدأ ببطيء فى ترك دواسة فصل الحركة حتى تصل إلى نقطة التحرك وهى النقطة التى تشعر بها عندما يبدأ المحرك فى دفع السيارة ، أنقل قدمك اليمنى من على دواسة الفرامل لدواسة البنزين وإضغط بخفة ، إمسك بعصا النقل عند نقطة الحركة حتى تبدأ السيارة فى التحرك بالتدريج إرفع قدمك من على دواسة فصل الحركة بينما القدم اليمنى تزيد من ضغطها على دواسة البنزين وهذه الحركة الخاصة بالقدم اليمنى والقدم اليسرى يجب أن تتم فى توافق وإنسجام تام .

وعندما يصل هذا التوافق على درجة عالية فإن التحكم فى السيارة أثناء الحركة والسير يصبح أسهل ، أحذر من الضغط بعنف على دواسة البنزين عند ترك دواسة الحركة فإن السيارة سوف تقفز عندما تصل الدواسة إلى مستوى بدء الحركة .



تذكر:- الضغط على دواسة

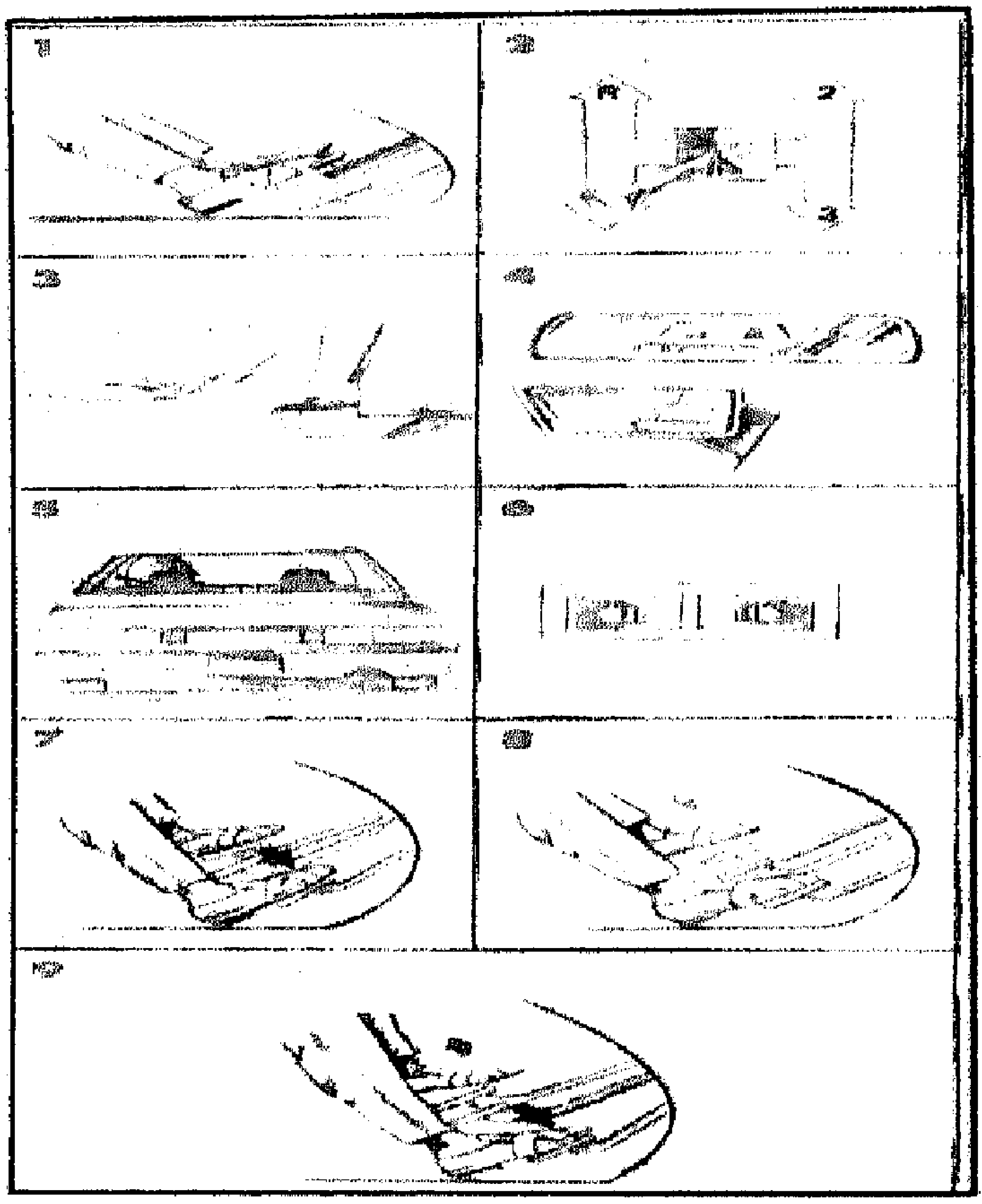
السرعة ببطيء ، وقبل النقل للحركة الثانية يجب أن تكون سرعة السيارة كافية لإستمرار السير للأمام بينما دواسة فصل الحركة مضغوطة لأسفل أرضية السيارة .

وعندما تكتسب السيارة سرعتها حوالي ١٥-٢٠ كيلو مترا إضغط على بدال فصل الحركة للأرض وفي نفس الوقت أترك قدمك من على دواسة البنزين وحرك عصا النقل إلى وضع الحركة الثاني ، أترك بدال فصل الحركة بهدوء وإضغط على دواسة البنزين .

وعندما تصل سرعة سيارتك حوالي ٥٠ كيلو / ساعة تحرك إلى النقلة الثالثة متبعاً نفس الخطوات السابق إتباعها في التغير للحركة الثانية فإذا كانت السيارة مجهزة بنقلات للرابع والخامس فيمكنك الإستمرار في التغير عند سرعة ٦٠ - ٧٥ كيلو / ساعة إعتمادا على الحدود المسموح بها للسرعة وحجم المرور وظروفه على الطريق .

النقل لسرعة أقل:-

لتحكم أكثر وأقوى في السيارة وخاصة أثناء الدورانات يجب التعلم كيفية النقل من سرعات عالية إلى سرعات



سرعات عالية إلى سرعات أقل مثل النقل إلى السرعة الثانية أو حتى الأولى أثناء حركة السيارة .

والإقلال من السرعة ضروري لصعود إلى طريق مرتفع أو عند عملية سحب سيارة أخرى .

وللنقل إلى سرعة أقل اضغط على دواسة فصل الحركة حتى الأرض بينما يتم تخفيف الضغط على دواسة البنزين ثم وضع عصا الحركة في الوضع الأقل المطلوب وببطيء ابدأ في ترك دواسة فصل الحركة حتى تأخذ السيارة السرعة الأقل المطلوبة .

التوقف : -

عند إيقاف السيارة وهي تسير بسرعة أكثر من ٦٠ كيلو في الساعة ببساطة أترك دواسة البنزين واضغط على دواسة الفرامل وحتى تصل سرعتك من ٢٠-٢٥ كيلو مما يمكن محرك السيارة من المساعدة على إيقاف السيارة .

أما إذا ضغطت على الفرامل بقوة وبسرعة وأنت في سرعة أزيد من ٣٥ كيلو فإنك سوف تفقد قوة إيقاف المحرك مما يدفعك لإستكمال التوقف بإستخدام الفرامل وحدها .

والنقل لسرعة أقل يمكن إستخدامه كقوة إضافية لإيقاف السيارة إلا في حالة إستخدام الفرامل على سطح زلق ، فعندما يكون سطح الطريق منزلقا فإن التغير المفاجيء في المقاومة لحركة إطارات السيارات يمكن ان يكون كافيا لوضع السيارة في حالة إنزلاق .

الفصل الثالث

الرؤيــة والتقديــر

لكى تقود بأمان لا يكفى أن تكون لديك القدرة على تحديد الأشياء ورؤيتها بسرعة ولكن أيضا يجب أن تتعرف على مواطن الخطر وكيفية تجنبها عندما توجه نظرك فى أى لحظة وفقاً لخبرتك السابقة وتدريبك وحالتك الصحية .

والتدريب على النظرة الدقيقة لحركة المرور يتطلب عادات للرؤية السليمة وبينما يكون الزمن محدوداً أثناء القيادة فى خضم المرور فإن السائقين يجب أن يهتموا بالتدريب على العادات السليمة لجمع المعلومات عما يحدث حولهم .

عادات الرؤية : -

عادات الرؤية السليمة هى التى تمد السائق بالإستخدام الصحيح والمستمر للرؤية بعينيه .

وهناك ثلاث عادات للرؤية يجب أن نتعلمها:-

١ - النظر فى مسار الطريق .

٢ - النظر بتركيز للأمام .

٣ - مسح المنظر العام للطريق بإنتظام .

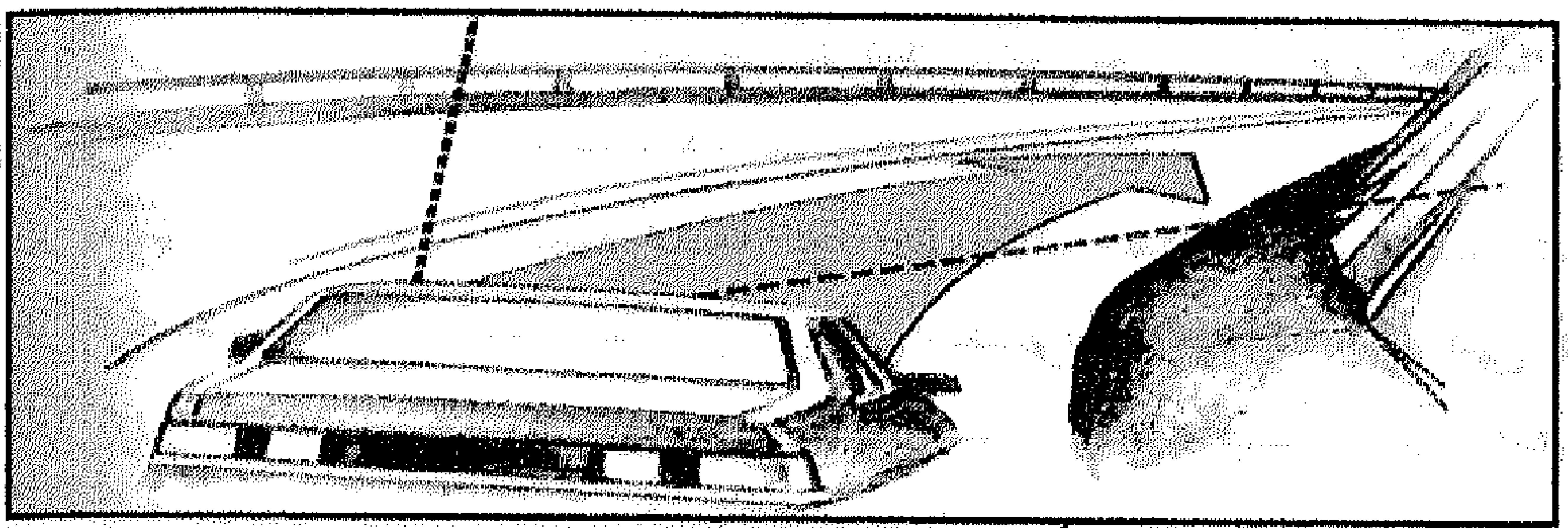
أولا : - النظر فى مسار الطريق

إنك كسائق فإنك فى حاجة إلى التعرف على المسار الأمن لطريقك وسيارتك يجب أن يكون لها مسافة كافية تتحرك خلالها بأمان في كل الأوقات . فحافظ على هذه المسافة طوال رحلتك.

عديد من الطرق مقسمةإلى حارات يبلغ عرضها حوالى ٥ ـ ٧ أمتار

إستكشف الطريق أمامك

وعندما لا تكون هناك حارات تصور وجود مسار أمامك بهذا العرض ممتد أمام سيارتك أستخدم هذا المسار لوضع السيارة

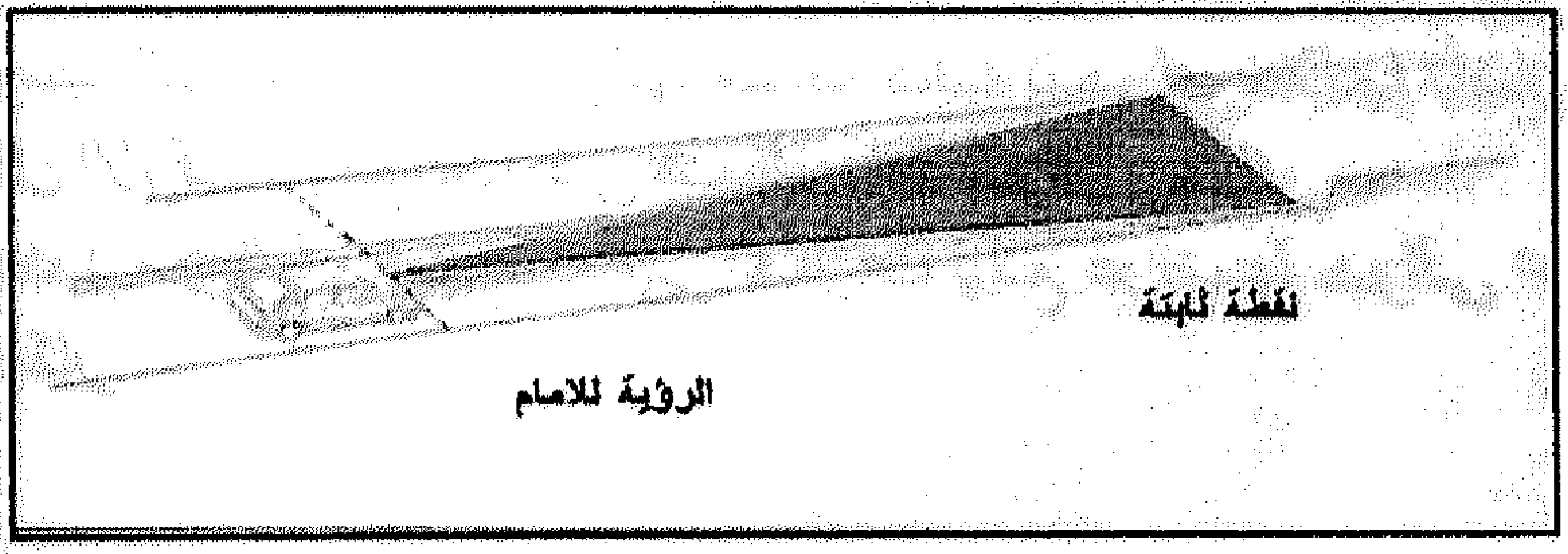


وفى كل الأحوال يجب أن تكون حذراً فى إستخدامك لمسار الرحلة وحده ولا تدع عينيك مثبته على نقطه واحدة فى هذا المسار .

ثانيا :- النظر بتركيز للأمام

المسافة التى ينظر إليهاالسائق للأمام تعرف بأنها المدى الزمنى للرؤية ، عقلك وعيناك يجب أن يسبقوا يديك وقدميك لإتاحة الوقت والمسافة لإتخاذ القرار والتحكم فى السيارة ، ولكن إلى أى مدى يجب على السائق أن ينظر للأمام ؟

الوقت يجب أن يستخدم أكثر من المسافة فأنه هو الذى يتناسب أساسا مع كل السرعات كذلك فإن الوقت أسهل فى تقديره .



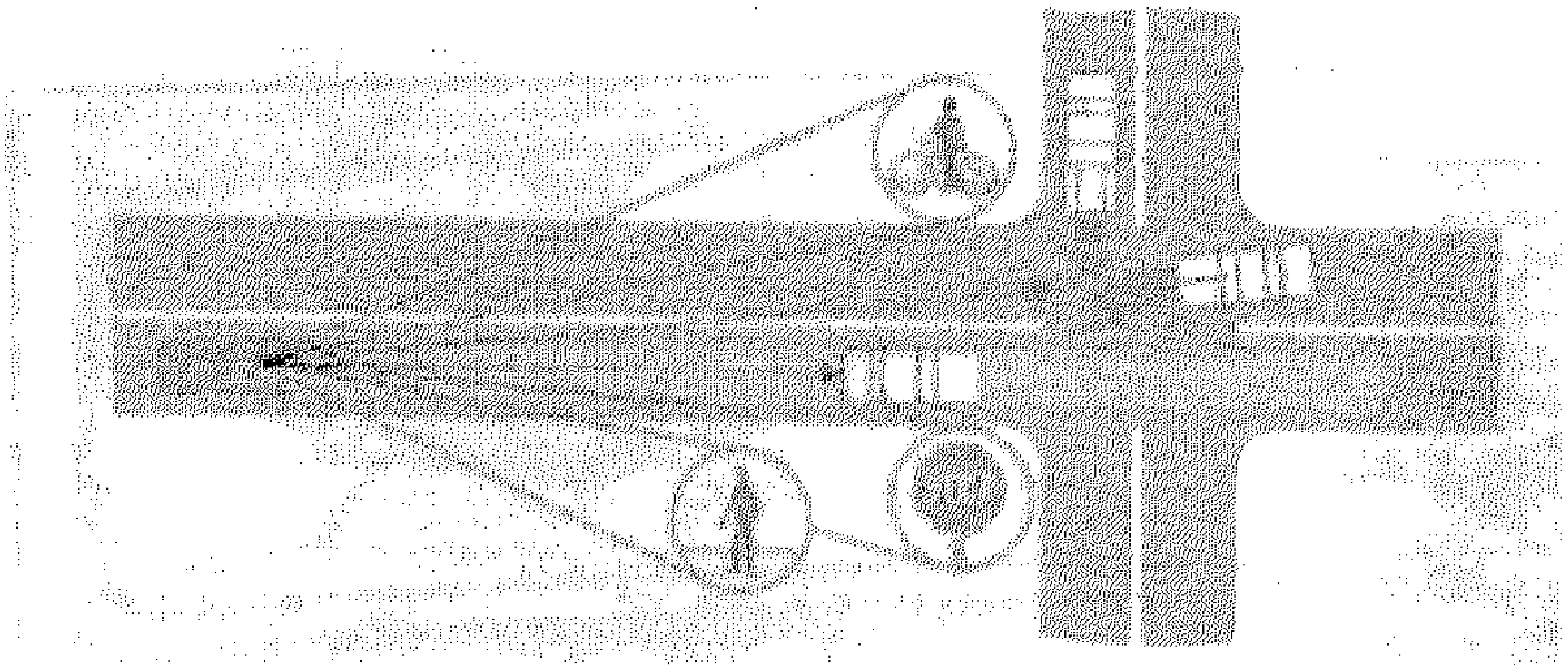
وفى الظروف العادية يفترض أن السائق ينظر بعناية من ١٢ ١٥ ثانية على وضع سيارته فى المسار مقدماً قبل حدوث المشاكل

ولتطوير عاده النظر بإمعان، تخير شيئا ثابتا على الطريق وعلى مسافة عادة ما تستطيع أن تنظر إليها للأمام دون إجهاد ، وقد تكون علامة مرور أو صندوق بريد أو خلافه من الأشياء المتواجدة على الطريق إبدأ العد من ١١١١ ، ١١١٢ ، ١١١٣ وهو ما يماثل زمن الثانية لكل رقم مما سبق وذلك لتحديد الزمن الذى يستغرق الوصول إلى العلامة التى إتخذتها على الطريق. وفى المناطق المأهولة بالسكان وعند سرعة ٥٠ كيلومتر / ساعة فإن ١٢ ثانيه للنظر يمكن الرؤية لمسافة ١/٢ ميل للأمام ومع قليل من التدريب فإنك تستطيع أن تحكم بدقة أقل وقت للنظر بإمعان ودون اللجوء للعد .

مسح المنظر العام بإنتظام

إذا كان عليك أن تلاحظ بإهتمام التفاصيل التى فى مسار طريقك فإنه من الأهمية أن تتدرب على العادات الجديدة لمسح المنظر العام للطريق بإنتظام .

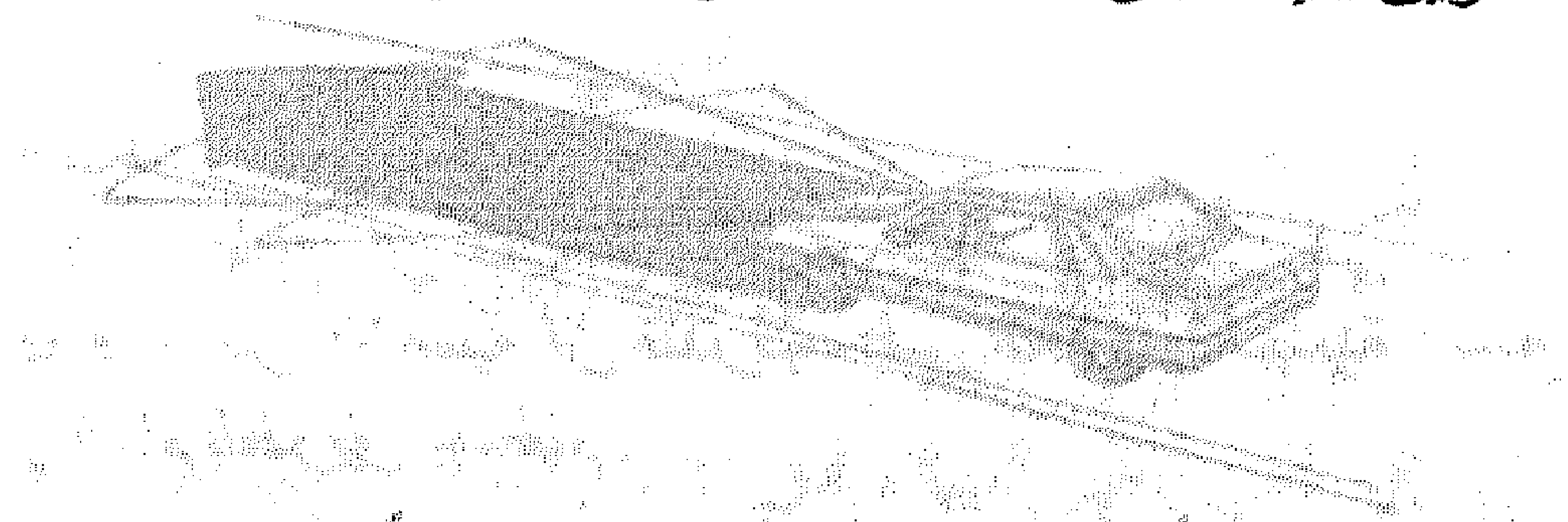
ومسح الطريق يشمل تحريك عينيك فى مساحة محدده والإنتقال من قرب إلى بعد ومن جانب لآخر وإهتمامك الرئيسى منصب على المسار الرئيسى للطريق ، نظره خاطفه وبسرعة من المسار إلى المناطق الأخرى المجاورة للمسار والعودة مرة أخرى ، وهنا يكون هدفك ملاحظة الأشياء بنظرة ثانية لتحديد ما إذا كانت لها علاقة محتمله بالتأثير على المسار الذى تسلكه على الطريق .



"تعرف على المنظر العام ومناطق الخطورة المحتملة"

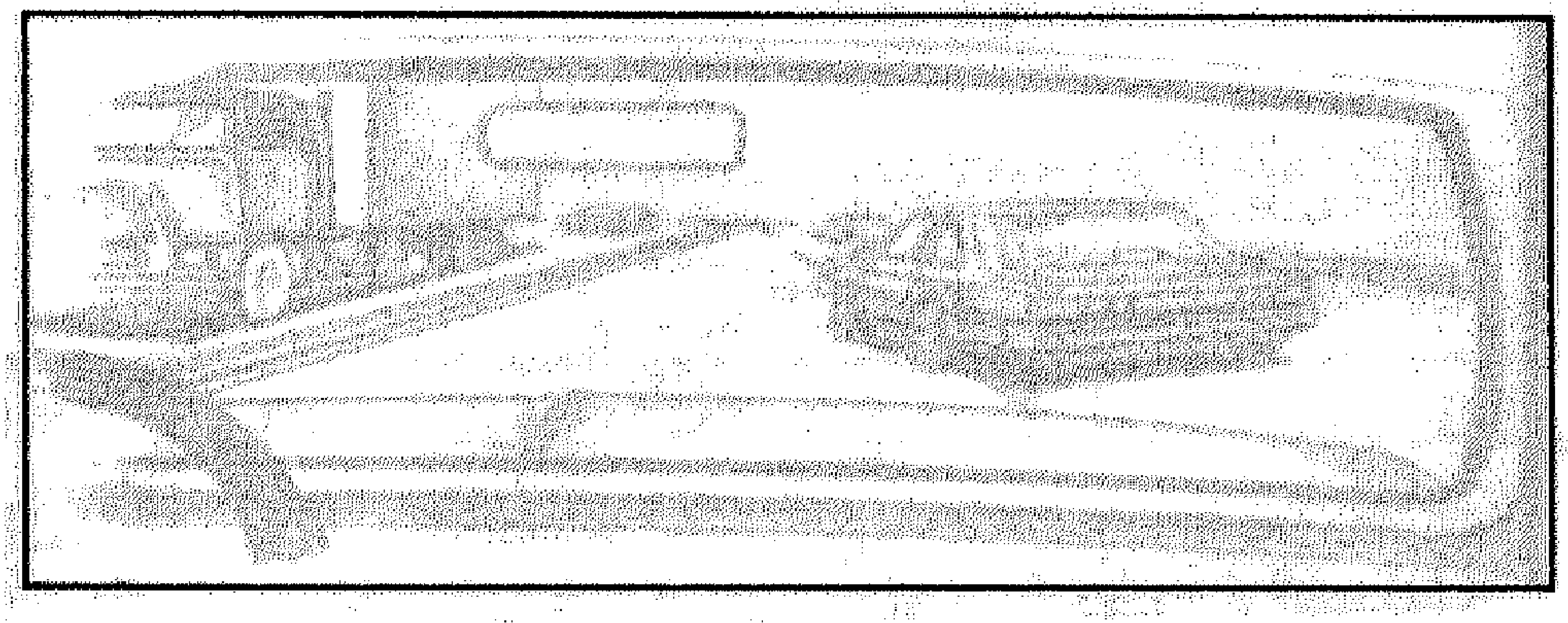
وإستكشاف الطريق يتيح لك مقاومة تشتيت الإنتباه وتقليل خطر عدم التركيز وتساعد على منع إستمرار النظر لنقطة ثابتة، فأنه عندما تقوم بالتركيز فى شىء واحد فأنه يحدد قدرتك على متابعة اى شىء آخر قد يشكل خطورة ، وعندما تزيد السرعة فلابد من زيادة التركيز لمتابعة أاكبر قدر من الرؤية والتركيز أمامك فى مسارك .

وعلى أية حال عند إستكشافك للطريق يجب أن تتذكر أن تركيزك الأساسى يجب أن يكون منصبا على المسار الرئيسى للطريق ، إتخذ من منتصف المسار النقطة الرئيسية للسير



"أنظر قريبا وبعيدا ومن جانب لأخر"

يجب أن تحاول ملاحظة الأرض حول الأشياء عند إستكشاف الطريق. فالنظر للأرض بجانب السيارة المتحركة يمكن أن يساعدك فى الحكم على سرعتها أو حدوث تغير فى السرعة ، وهى تستطيع أن تخبرك ما إذا كان السائق يحافظ على إتجاهه وموقعه فى الحارة التى يسلكها أو عندما يحاول أن يغير من الحارة التى يسير بها إلى حارة آخرى .



ولقدره أكثر فى الحكم على السرعة والمسافة أنظر إلى الأشياء المتحركة وعلاقتها بالأشياء الثابتة .

عادة رؤيـة سطح الأرض: -

كمـا أنـه مـن الضـرورة متابعـة رؤيـة مسطح الأرض لإتخاذ علامات علـى الطريق. فـان الظـلال علـى الطريق يمكـن أن تـؤثر على رؤية السيارة أو حافة الطريق أمامك أو مؤخرة السيارة التـى ترغب فى تخطيها وتدريجاً فى المناطق المأهولة بالسكان.

إحرص على عادة النظر وملاحظة سطح الطريق والسيارات المنتظرة لإحتمالات تحرك أطفال أو حيوانات بصورة مفاجئه.

والإستكشاف أيضاً يشمل إستخدام المرايا وتأكد من إستغراق الوقت الكافى للنظر للطريق أمامك، وإذا كانت المرايا مضبوطة فإن نظره سريعة وبحركة بسيطة من الرأس يمكنك متابعة خلف السيارة وجوانبها وهى نظرة من شأنها تحديد مسافات آمنة ومتابعة ما يجرى حول السيارة .

إستخدم الرأس فى النظر: -

إستخدم حركة الراس فى إستكشاف المناطق محدودة الرؤية اى البقع العمياء الخلفية

النظر لليمين أو اليسـار مـن فـوق الأكتـاف ضـرورى لإكتشـاف المناطق المعتمة(البقـع العميـاء الخلفيـة) حيث توجـد مسـاحة كبيـرة مـن الطريـق حـول

سيارتك لا تستطيع مشاهدتها مباشرة ، وحيث تجلس خلف عجلة القيادة فإن جسم السيارة يمنعك من رؤية الأرض على اليسار وعند مقدمة المركبة كذلك الأرض لا تكون ظاهر عند مؤخرة السيارة والرؤية للجانب الأيمن عاده ما توازى أكثر من عرض سياره واحده .

تدرب على عادة الإلتفاف بالرأس للتأكد من حركة المرور فى الإتجاه الذى ترغب فى التحرك نحوه وغير المرئى بواسطة مرآة الأجناب .

ومثال ذلك فبدون إستخدام المرايا عند المنحنيات فإن سيارة طولها ٦ أقدام أو أكثر بجانب سيارتك سوف تكون غير مرئية فى المرايا ، لذا كقاعدة إستخدم الإلتفاف بالرأس عندما يكون هناك أى شك إنك لن تحصل على معلومات كافية بإستخدام المرايا .

مشاكل يمكن التغلب عليها :-

لدى تدريبك على العادات السليمة للرؤية فإنك سوف تواجه على الأقل مشكلتين ، الأولى هى التركيز فى شىء واحد أو حدث والثانية صعوبة تتبع المنظر عندما لا يكون هناك وقت كاف.

فما بمكنك فعله ؟

هناك بعض الأخطاء الشائعة للسائقين الذين ليس لديهم عادات رؤية سليمة :

* الإستعداد للتوقف أو الدوران مبكراً جداً .
* عدم ملاحظة الإشتباك المرورى مقدماً .
* السير خلف شاحنات أو سيارات تتحرك ببطيء .
* عدم إعتياد حدوث مفاجئه دائماً .
* عدم الإهتمام بالسيارات التى تتخطاك .
* عدم الإهتمام بسرعة السيارة التى تتخطاك .
* إستخدام أنوار الفلاش دون إحتياج .
* إستخدام مرايا متسخة أو غير مضبوطة للرؤية .
* القيادة مع زجاج متسخ أو عليه أثار الضباب .
* سهولة الإنزعاج .

النظر و التعرف :

القرارات المتعلقة بالقيادة الآمنة تبدأ مع إختيار المعلومات السليمة المتاحة .

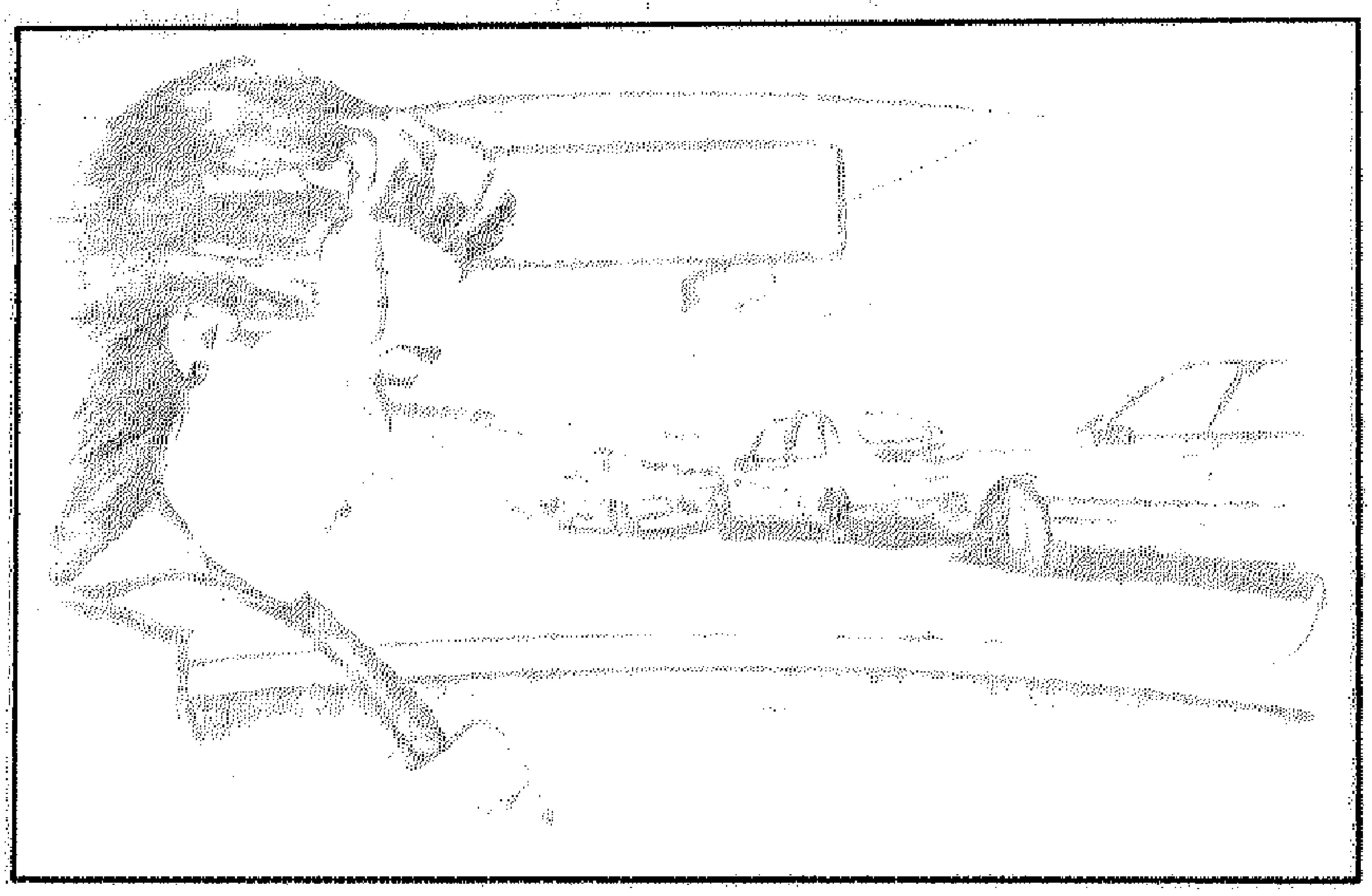
عديد من الأشياء التى نراها هامة لنا كقائدى سيارات وأخرى ليست بنفس الأهمية .

واحده من المشاكل التى تواجه كل السائقين فى كل الأوقات هى العديد من الأشياء المطلوب مشاهدتها تكون فى قدر قليل من الوقت ، مشكلة أخرى هى أن درجة تركيزنا لا تستطيع إستيعاب كل ما نشاهده.

معرفة متى وأين ننظر :

الخطوة الأولى لتطوير عادة البحث الإختياري هى معرفة أين توجه بحثك .

الأشياء الهامة التى تبحث عنها هى الأشياء أو المواقف التى من الممكن أن تؤثر على مسارك وهى القريبة والمؤثرة مباشرة وأى شيء آخر لا علاقة له بمسارك يجب أن يمر بسرعة وأى شيء ممكن أن يسبب تصادم أو تداخلا مع مسارك يجب أن يلقى إهتمامك الأول ، أشياء قليلة



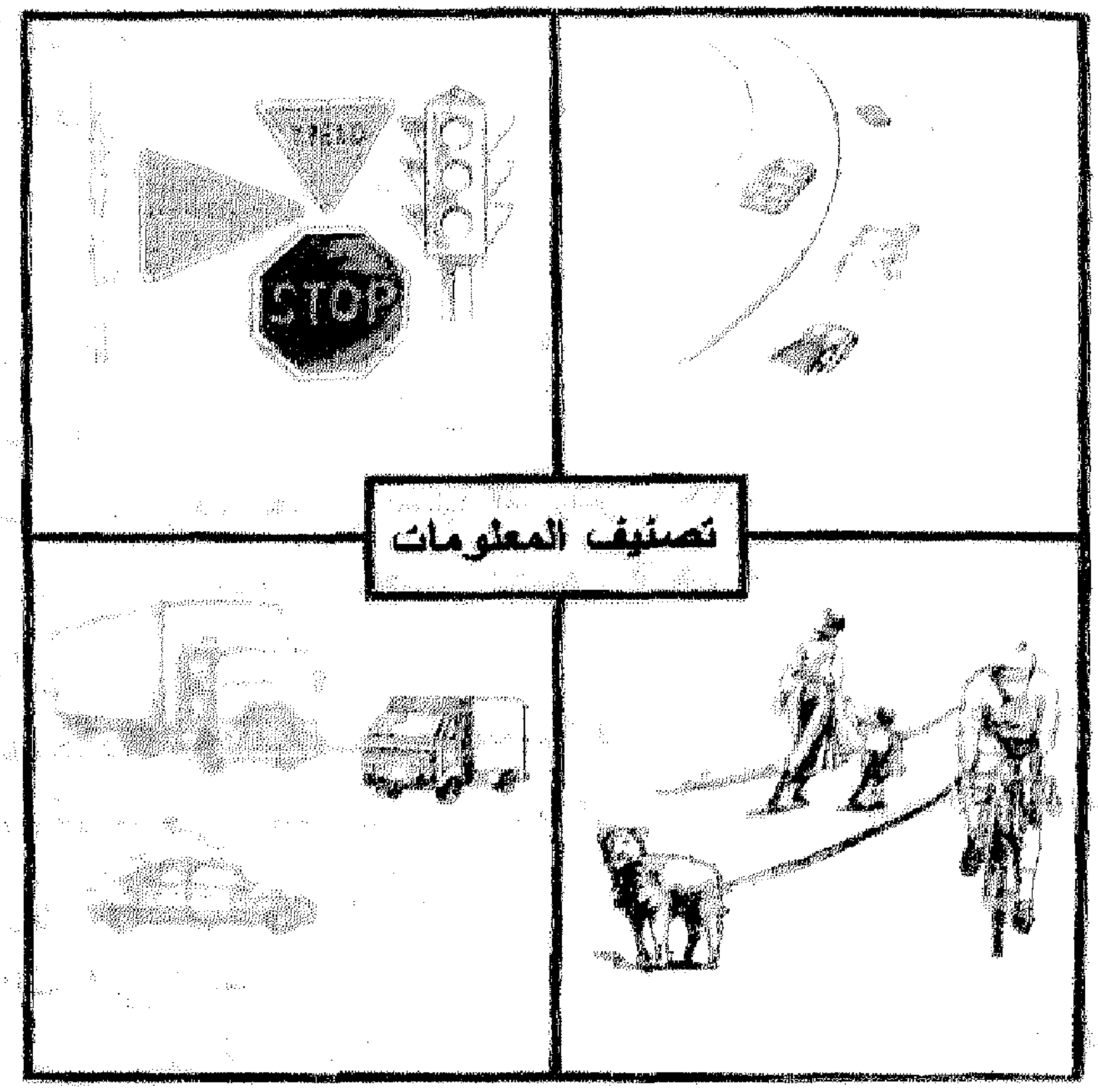
فى مواقف معينه من الممكن أن تسبب لك مشكلة كنتيجة لأي من

المسافة أو التوقيت لذا يجب أن تنمى خطوات تجميع الشواهد والظواهر التى يمكن من خلالها الحكم على أهمية الشىء أو الظرف المعين .

إستعد للسيارات المتحركة من اماكن الإنتظار

بعض الشواهد يمكن بسهولة ملاحظاتها والتعرف عليها مثل دخان صادر من مؤخرة سياره منتظره فهو دليل على أن محركها يعمل وإنها قد تتحرك فى أى وقت .
بعض الشواهد الأخرى مثل التعرف على سطح منزلق وقد يكون صعباً بعض الشىء ، وكلما تجمع مشاهداتك بسرعة حول السيارات وقائديها كلما كان من الأفضل أن تتوقع ما إذا كانوا سوف يؤثرون على مسارك أم لا .
مثال ذلك سيارة على نهاية منزل كوبرى قد تكون مجرد سياره منتظره ولكن وضع الإطارات الأمامي والمتجه للطريق يدل على أن السيارة قد تبدأ الحركة فى أى لحظة .
إذا لاحظت قائد سياره وأنوار الفرامل مضاءة ، من الممكن أن يكون دليلا بسيطا على رغبه السائق فى التوقف ، إذا لاحظت أن أنوار الفرامل مغلقة والإطارات بدأت فى الإنزلاق فإن ذلك دليل على إحتمال حدوث تعارض مع مسار سيارتك وإنك بحاجة إلى التصرف سريعا لتجنب حدوث تصادم .
تصنيف المعلومات :
الخطوة الثانية فى عملية تطوير التعرف بالنظر هو ترتيب المعلومات في مجموعات رئيسية ، وبغض النظر عن المكان الذى تقود فيه سيارتك سواء فى مدينة أو الريف أو منطقة مزدحمة بالسكان أو طرق سريعة فإن تجميع البيانات يساعدك على التاكد من عدم إطالة النظر لشىء مميز على الطريق .
والقيادة تتطلب التصرفات المشابهة والمتكررة للسائق والشىء الوحيد الذى يتغير هو معدل التكرار والزمن المطلوب للمناورة .

ويمكن تصنيف عناصر الطريق وحركة المرور إلى أربع مجموعات :-



١ ـ العلامات والإشارات والخطوط الأرضية .
٢ ـ الطريق نفسه .
٣ ـ السيارات المتحركة على الطريق .
٤ ـ باقي مستخدمي الطريق .
أولا : ـ العلامات والإشارات والخطوط الأرضية :

وهى تمد بمعلومات حول أحوال الطريق والمحيط الذى حوله ، وهى التى تحذر من وجود منحنيات أو مرتفعات والتغيرات الأخرى على الطريق. ونذكر السائق بالقواعد التى يجب أن تتبع ، يجب عليك أن تكون ملماً بمثل هذه الإشارات والعلامات والتى قد تكون غير واضحة نتيجة إتساخها أو تواجدها فى مكان غير مرئي بسهولة .

ثانيا : ـ الطريق :

وهو الطريق نفسه وجوانبه والمناطق المحيطة به ، والطرق لها عدة مميزات سواء من حيث علامات تحديد الحارات أو العرض وحالة السطح ونوعية جوانب الطريق ، التقاطعات ،أماكن تغيير السرعات ،الإضاءة ، الأشجار أو الزراعات التى قد تكون حول الطريق ، وكل هذه السمات يمكن أن تؤثر فى قدرتك على التحكم فى السيارة، بعض منها قد يكون خطراً ومن الأهمية أن يتم التعرف على كل هذه العناصر بصورة جيده ومقدماً وقبل أن تؤثر على مسار سيارتك .

والمفاجأة هى العنصر الغالب فى كل الحوادث وللتقليل من فرصة الوقوع فى المفاجأة ، ضع فى إعتبارك التغيرات المحتملة فى الطريق والتى يجب ملاحظتها مقدماً .

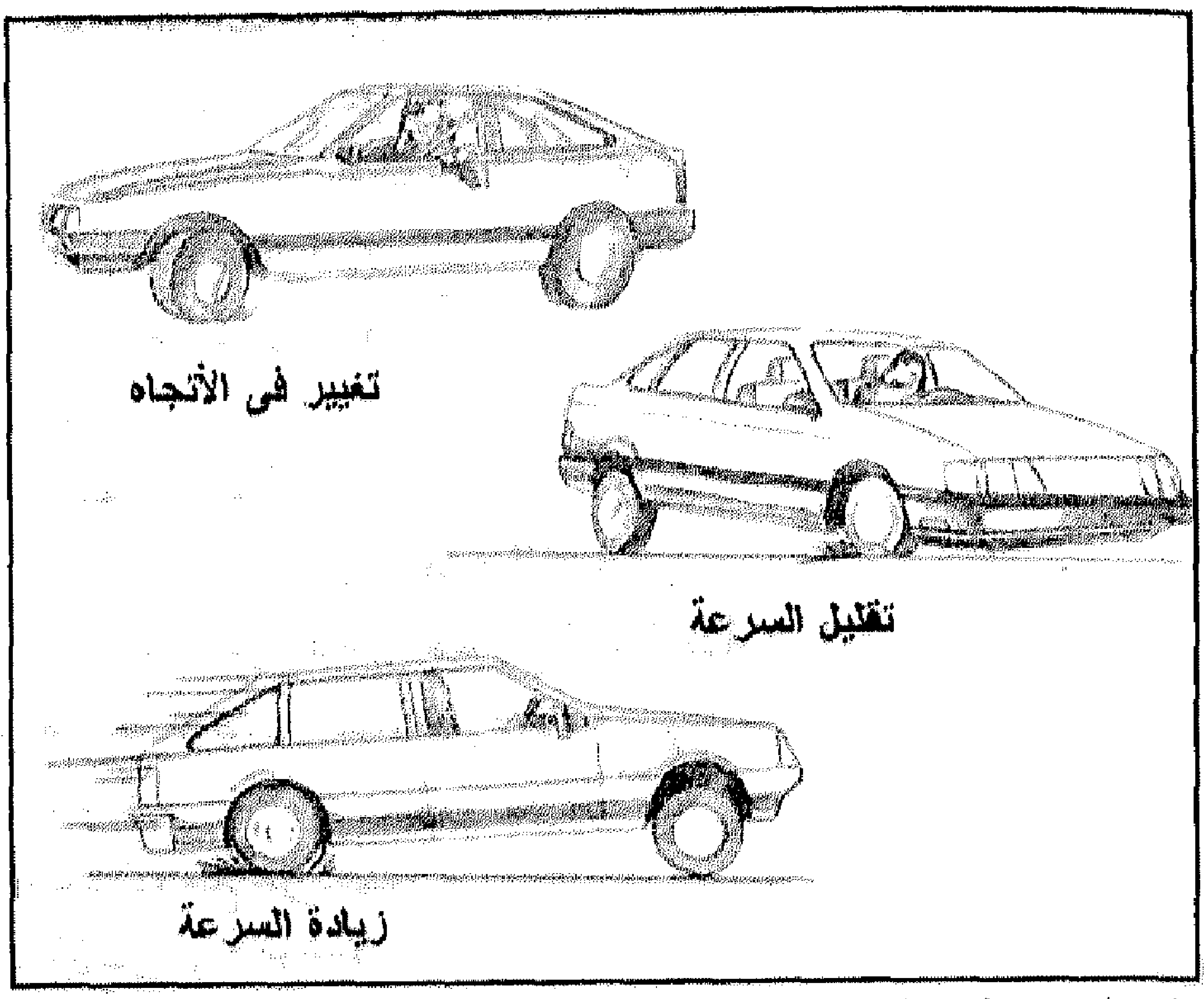
والتغيرات فى الطريق يمكن أن تنشىء مشاكل وتسبب مفاجآت وكثيراً من الطرق والكبارى تكون ضيقة بالمقارنة بأخرى ، المنحنيات ووضوح الرؤية خلالها تشكل أيضا خطراً يجب توقعه .

ثالثا : ـ السيارات المتحركة على الطريق :

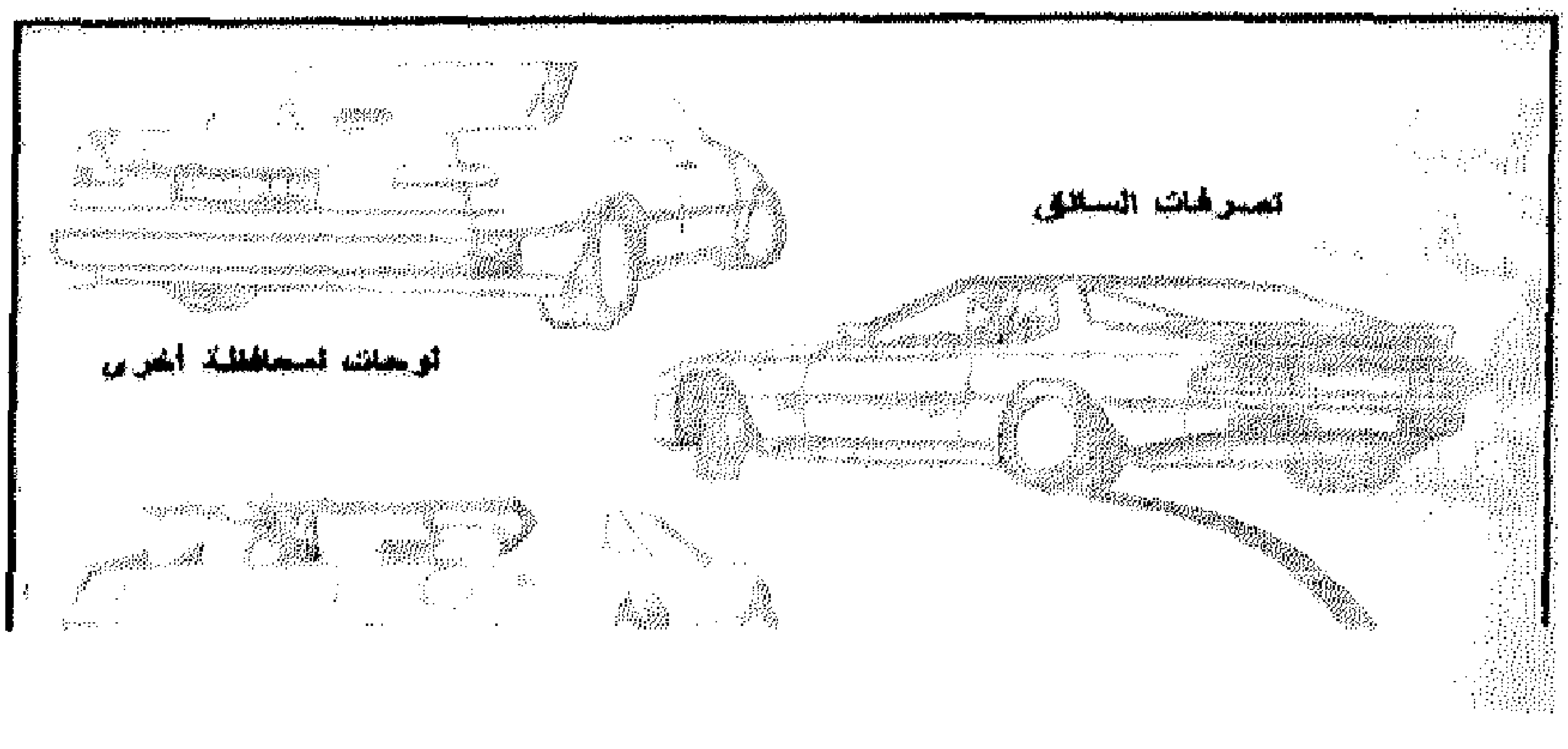
السيارات والموتوسيكلات والشاحنات والأتوبيسات لها حركة ذات قدرات مختلفة نتيجة لحجمها. ومن الأهمية أن تكون مدركاً لهذة الإختلافات .

والآتي هو بعض الشواهد لإحتمالات حركة هذه المركبات وتصرفات السائقين حيالها :

١ ـ شواهد التحكم فى التوجيه
أ-إستخدام الإشارة
ب -وضع السيارة على الطريق ، على الحارة ، على جانب الطريق .
ج - إتجاه الإطارات الأمامية .



د ـ شكل المركبة والسيارات المحملة .
هـ الأنوار الخلفية .
٢ ـ شواهد زيادة السرعة
أ ـ ظهور دخان العادم .
ب - إرتفاع مقدمة السيارة .
ج- ظهور صوت إحتكاك الإطارات بالأرض .



٣ ـ شواهد الإقلال من السرعة وإستخدام الفرامل
أ ـ أنوار الفرامل الخلفية .
ب ـ إنخفاض مقدمة السيارة عن مؤخرتها .
ج ـ صوت إحتكاك الإطارات بالأرض .
٤ ـ شواهد الطوارىء
أ ـ إضاءة أنوار الطوارىء .
ب ـ علامات على السيارات .
ج ـ غطاء السيارة الأمامى أو غطاء الشنطة مفتوح .
٥ ـ شواهد حالات خاصة
أ ـ تصادم
ب ـ منطقة عمل
ج ـ تناثر مواد على سطح الأرض.
د ـ لوحات لسيارة من خارج المحافظة
شواهد تصرفات السائقين :
١ ـ السائق
أ ـ التحدث مع الركاب
ب ـ الاكل أو القراءة
ج ـ النظر الى الركاب
د ـ الإسترخاء

٢ ـ عادات السائقين
أ ـ إستخدام إشارات
ب ـ إتباع مسافة مع السرعة
ج ـ التحكم أثناء السير بالحارة
رابعاً : ـ باقى مستخدمى الطرق :
المشاة ، سائقى الموتوسيكلات ، الحيوانات وهم أقل الأشياء حماية وأصعب من يمكن توقع تصرفاتهم. فالأطفال الصغار يجدون صعوبة فى تحديد الوقت والمسافة المناسبة نظراً لصغر

سنهم ، ونظرا لإزدياد أعداد الدراجات حيث يسمح كثير من الأباء لأبنائهم بركوب الدراجات فى الطريق .

شواهد لبعض التصرفات المشاة :

١ ـ السن ، الجنس ، المعاقين

٢ ـ وضعه على الطريق

٣ ـ تحركه فى إتجاه المرور أو عكسه

٤ ـ يسير منتظما أو يتأرجح

٥ ـ يسير بمفرده أو فى وسط جماعة

شواهد الحيوانات :

١ ـ نوعه متوحش أو مستانس

٢ ـ وضعه بالنسبة للطريق

٣ ـ واقفا أو متحركا

إختيار مسار آمن :

لكى تختار مسار آمنا فلابد أن تتدرب على كيفية التعرف على الأخطاء والظواهر المرتبطة بها مخاطر الطريق السريع

مخاطر المرور :

وهم مستخدموا الطريق نفسه كالمشاة والسيارات والدراجات والحيوانات ويمكن تفاديهم بتغير السرعة ومراعاة وضع السير أو إعطاء تحذير مرئي أو مسموع .

التعرف علي حالة الطريق :

هو تغير فى حالة الطريق ممكن أن يؤدى إلى مشكلة.

١ ـ سطح الطريق

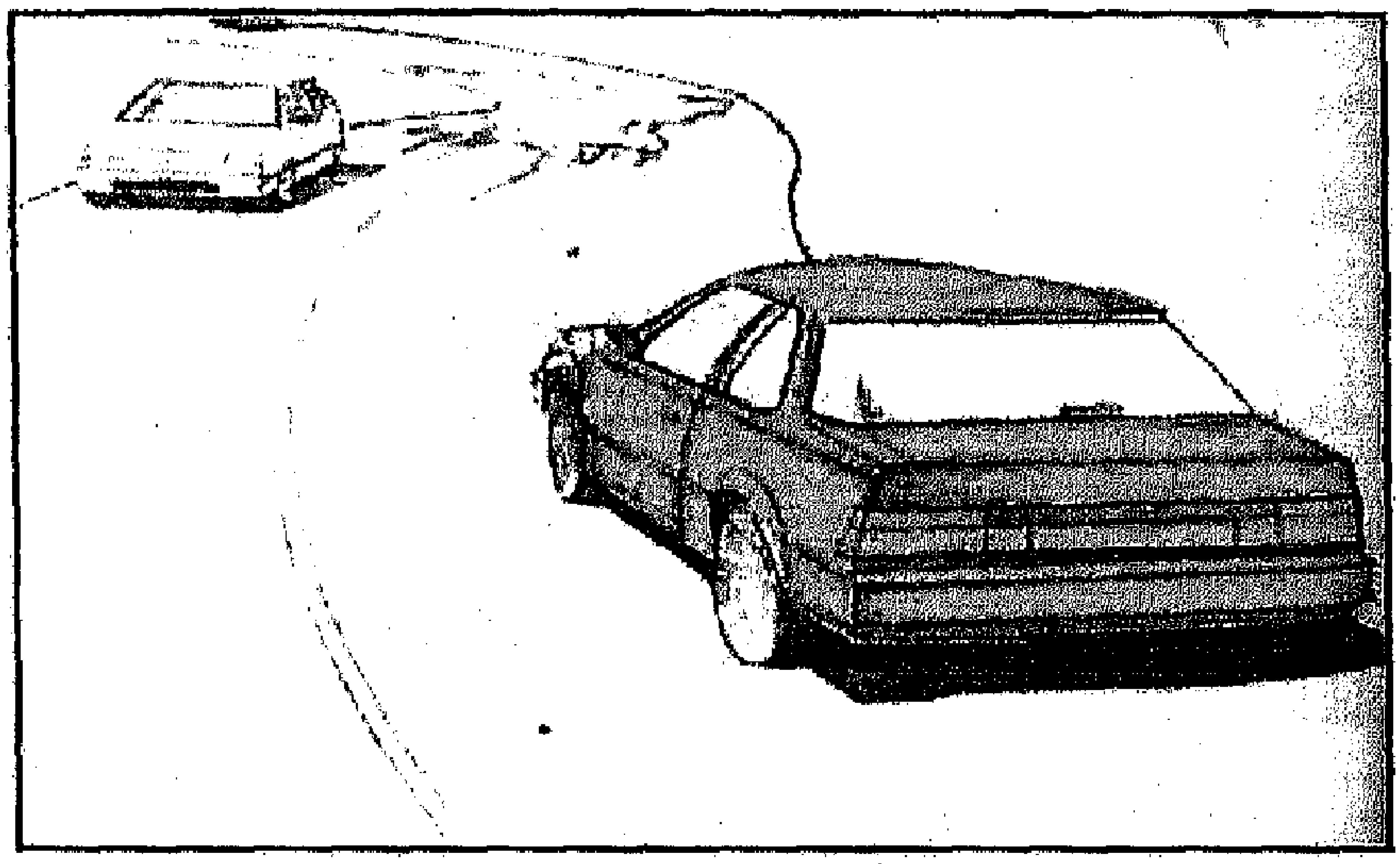
٢ ـ الإزدحام

٣ ـ قلة الرؤية

أولا : سطح الطريق :

حركة السيارة على الطريق تعتمد على الإحتكاك بين الإطارات و السطح، وهو يختلف بإختلاف السرعة ويستطيع السائق أن يتحكم فى العجل والسرعة وبالتالى يجب معرفة كيف يمكن الحكم على سطح الطريق .

الأسطح المختلفة للطريق :
١ - الاسفلت ٢ - التراب ٣ - حصى
وجود ماء على سطح الطريق يقلل من الإحتكاك حيث تصبح الطرق منزلقة والمطر فى بدايته يكون أخطر ، ويتحكم فى



إحتكاك الإطارات بسطح الأرض عوامل السرعة، وضغط الهواء فى الإطارات وعرض الإطار، والخطوط المفرغة بالإطارات وعمقها .
تغيرات الحرارة : فعند إرتفاع الحرارة على سطح الطريق تزيد سخونته وبالتالى تؤثر على سرعة السيارة وتنتقل هذه الحرارة للإطارات .
تصميم الطريق : -
هناك ثلاثة أشكال للطرق من حيث إستواء السطح
١ - السطح المستوى ٢ - السطح المقوس ٣ - السطح المائل
وتزيد صعوبة التحكم فى السيارة كلما كان السطح مستويا مقارنه بالسطح المائل .
وجوانب الطريق فى معظم الطرق تكون مختلفة عن سطح الطريق لذا يجب تحرى نوعية جانب الطريق قبل الدخول فيه .
العوامل التى تؤثر على القوة الطاردة المركزية :
وهى القوى التى تجذب السيارة للخارج عند دوراتها حول نقطة محورية .

ويؤثر فيها:-

١ ـ زاوية الدوران

٢ ـ السرعة

٣ ـ حجم وارتفاع وحمولة المركبة

٤ ـ ميل سطح الطريق

٥ ـ حالة السطح

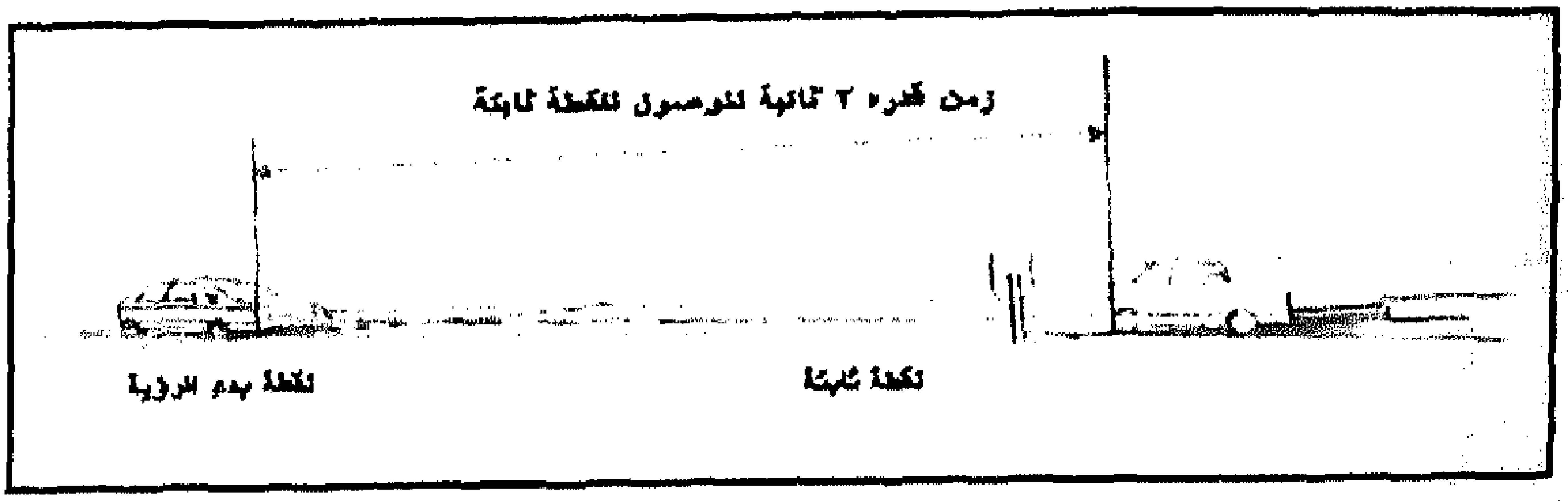
ثانياً : ـ الإزدحام :

تحتاج السيارة إلى مسافة تعتمد على عرض السيارة وسرعتها والمناورة التى تقوم بها ويجب أن تكون هناك مسافة إضافية تساوى المسافة المقدرة لتوقيف السيارة .

الوقت والمسافة اللازمان للتوقف

السرعة	مسافة التفكير	مسافة رد الفعل	مسافة الفرملة	إجمالى المسافات
٣٢كم	٥ـ٧ م	٥ـ٧ م	٧ م	١٧م-٢١م
٤٥كم	٧ـ١١م	٧ـ١١م	١٥م	٢٩م-٣٧م
٦٠كم	٧ـ١١م	١٠ـ١٥م	٢٧م	٤٧ـ٥٧م
٨٠كم	١٢ـ٢٠م	١٢ـ٢٠م	٤٠م	٦٤ـ٨٠م
٩٥	١٥ـ١٢م	١٥ـ٢٢م	٦٠م	٩٠م-١٠٤م

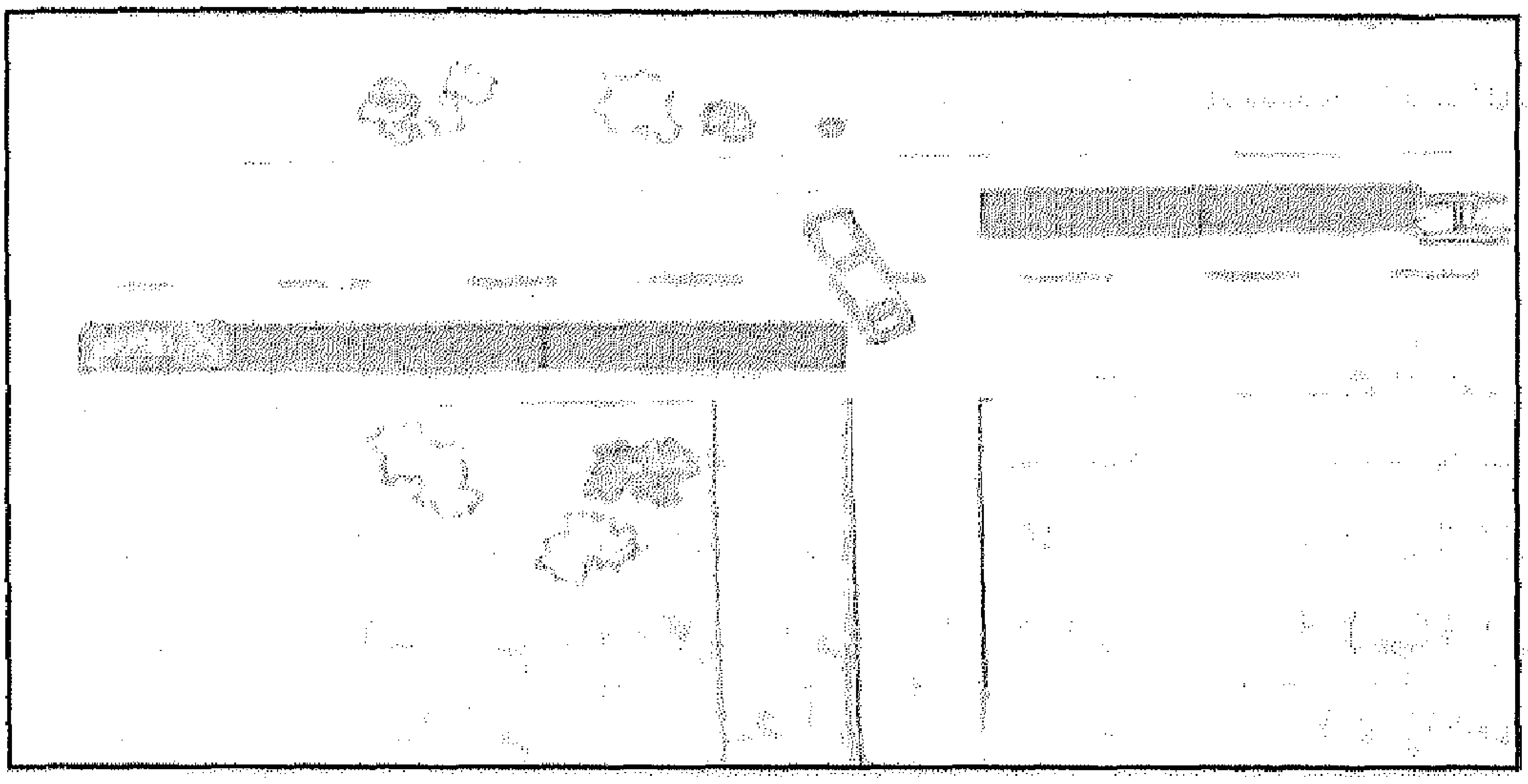
لذا إسمح بمسافة كافية بينك وبين السيارة التى أمامك حتى يمكن أن تجد الوقت والمسافة اللازمة للتوقف أو التحكم فى سرعة



سيارتك،وهذه المسافة تسمح لك أيضاً بالتوقف بأمان فى حالة إستخدام قائد السيارة أمامك للفرامل بصورة مفاجئة .

والقاعدة العامة هي دائماً إسمح بوقت لا يقل عن ثانيتين عندما تتبع سياره أمامك مباشرة فـي حالـة الرؤيـة الجيدة . والسـائقون المبتدئون أو المرهقون أو من تجاوزوا سن ٥٥ يجب أن يزيدوا من هذا الوقت إلى ٣ ثوان أو أكثر .

وهذه القاعدة تسرى على كل السرعات ، فعندما تسرع فإن المسافة سوف تزيد مثلاً عند سرعة ٦٠ كم فإن ثانيتين توازى ٤ أمتار وهكذا .



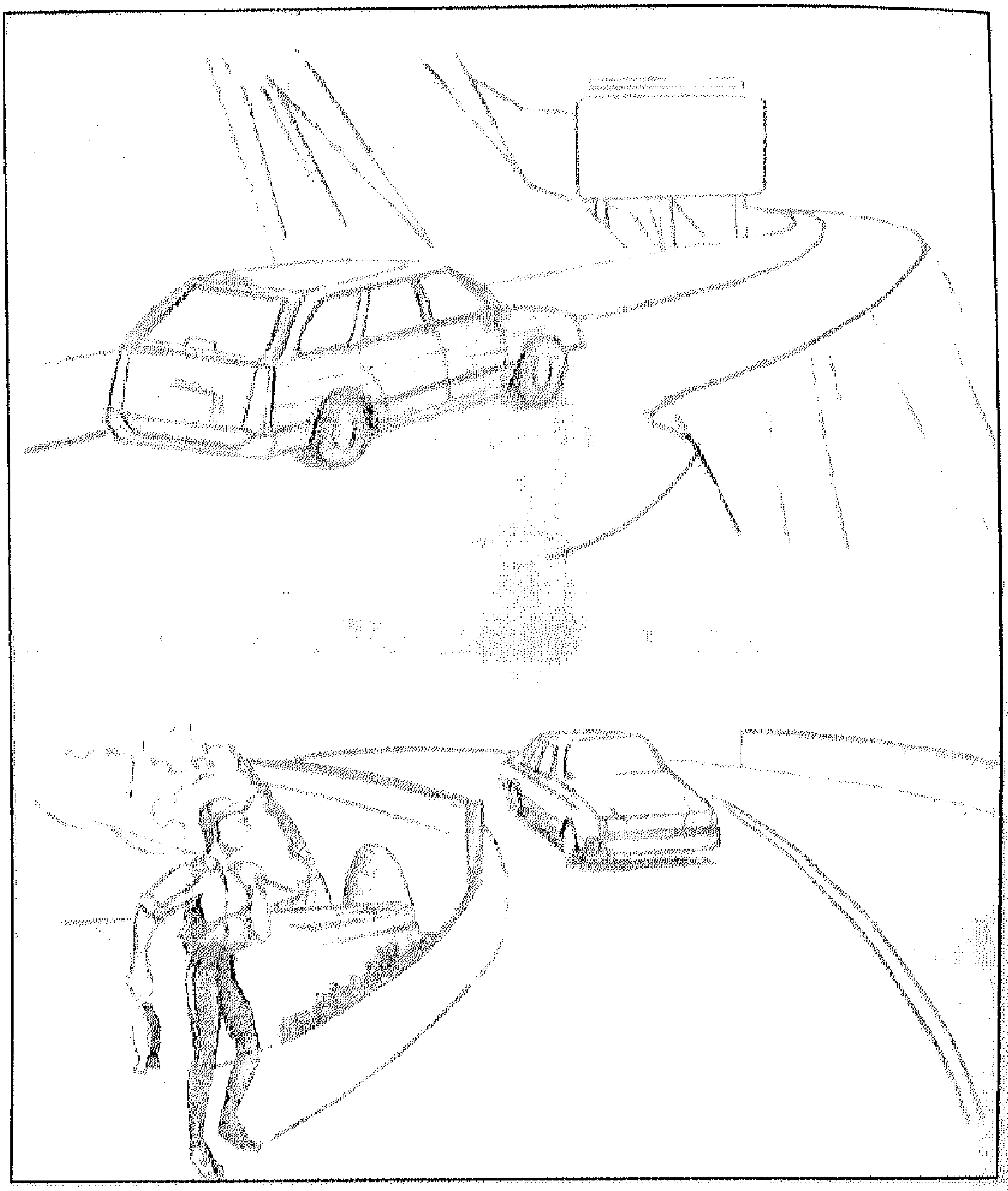
"إستخدم زمن قدره ٤ ثواني للتوقف"

وعندما تكون حالة الطقس أو الرؤية محدودة فعليك زيادة عدد الثواني ولوضع هذه القاعدة في التطبيق إتبع هذه الخطوات : -

* إختر نقطة ثابتة على الطريق مثل علامة مرور .

* إبدء في العد برقم ١٠٠١ ، ١٠٠٢ ،... ويماثل كل رقم ثانية من الزمن .

* عندما تصل لهذه ا لنقطة أوقف العد فإذا كنت قد وصلت إلى ٢ ـ ٣ ثوانـى عداً فإنك على مسافة قريبة، أما إذا أنـهيت العد

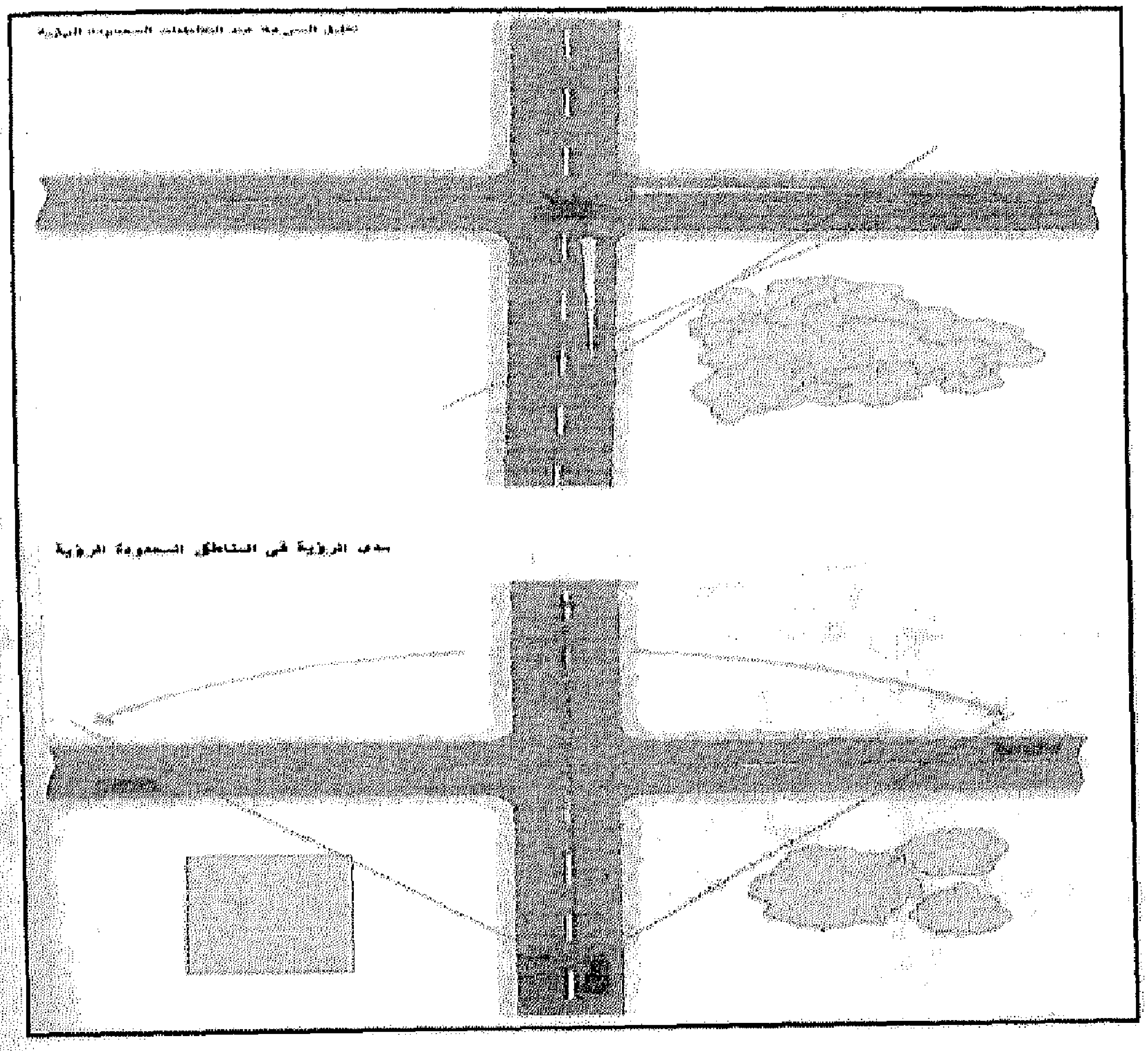


بصورة سليمة قبل الوصول للنقطة المحددة فإنك بهذا تكون إتخذت مسافة كافية وأمنه. وهذه القاعدة تصلح عندما تكون السيارات تتحرك فى مسارها ولكنها لا تصلح عند مناطق التوقف أو التقاطعات

مناطق ذات مساحة محددة :

وهى التى تضيق فيها المساحة لتتسع لسيارة واحدة ، وقد تنقص الحارات من أربعة إلى إثنتين أو ثلاثة أو من ثلاثة إلى إثنتين ،أو قد تنقص مساحة الحارات نفسها ، وفى مثل هذه الظروف يجب على السائق أن يتنبه لحالة الطريق وحركة المرور حوله ويتعرف جيداً ومقدماً على المناطق المحدودة الرؤية .

يجب على السائق أن يحافظ على رؤية واضحة للطريق



تمكنه من إتخاذ المناورة السليمة أثناء سيره بكفاءة .
والرؤية الجيدة تعتمد على المسافة و إمكانية السائق فى مشاهدة الطريق أمامه وجانبه .
وعمق الرؤية هو مشاهدة محتويات الطريق والنواحى المحيطة به المتاح مشاهدتها فى أى لحظه ، وخط الرؤية هو الخط الوهمى الممتد من عين السائق إلى نقطة المحددة
الطريق. وحالة المرور من الممكن أن تقلل رؤية السائق، وشيء ثابت أو متحرك ببطيء يمكن أن يظل مختفيا من الرؤية إلى أن تصل لمسافة قريبة جداً منه .
كذلك فإن حالة الطريق تقلل من الرؤية على الجانبين من مسار الطريق مثل وجود مبان أو أشجار كثيفة أو وجود سيارات منتظرة تمنع رؤية السيارات القادمة من التقاطع لذا يجب توخى الحذر والإقلال من السرعة .
وهناك شواهد كثيرة يمكنك التفكير بها لتوقع حالة الطريق مثل أشهر موسم الحصاد حيث تكثر السيارات التى تحمل المحاصيل أو مناطق المدارس حيث تكثر أتوبيسات المدارس فى أوقات معينة صباحا وظهرا .

الفصل الرابع
المناورات الأساسية

للقيادة من مكان لآخر لابد وللسائق أن يقوم بأجراء المناورات ، وأكثر المناورات شيوعاً هى الإنتقال من حارة إلى أخرى كما أن هناك مناورات أخرى مثل الدوران والدخول والخروج من وإلى أماكن الإنتظار ، ويتعرض هذا الفصل للمهارات والخطوات والقواعد التى تحكم المناورات الأساسية .

تغيير الحارة :

تغيير الحارة عمل أساسى فى معظم المناورات. وهو يشمل تحركاً جانبياً من حارة إلى أخرى فى أى من الإتجاهين ، ويتضمن إستخدام عجلة القيادة مع إحكام ضبط السرعة ، وبما أنك سوف تنقل وضع السيارة من حارة إلى أخرى فلابد لك أن تعلن الآخرين من مستخدمي الطريق برغبتك فى تغيير الحارة حتى يتمكنوا هم بالتالى من ضبط أوضاعهم على الطريق .

الخطوات الرئيسية لعمل تغير فى الحارة هى كالأتي : -

١ - تأكد من الأمام والجناب والخلف بالمرايا أو الإستدارة إذا تطلب الأمر وإبحث عن مسافة مرورية آمنة .

٢ - إظهر عن رغبتك فى التغيير لكل من المركبات فى الإتجاهين بإستخدام إشارة الجنب أو اليد.

٣ - تأكد من المساحات المحدودة الرؤية فى الإتجاه الذى سوف تتحرك إليه .

٤ - عند التأكد من أمان التغيير وجه عجلة القيادة للحارة وإضبط سرعتك لتتمشى مع حركة المرور.

٥ - إلغ إشارة المناورة وراع وضعك .

(لاحظ أن هذه الخطوات لتغيير الحارة وليست لتخطى سيارة أمامك)

الدخول فى حركة المرور

أن السيارات التى تدخل فى الطريق من حالة السكون لابد أن تعطى أولوية السير للسيارات المتحركة بالطريق. ويراعى ان تكون السيارات فى الطريق على بعد ٥٠ متراً عند إجراء هذه المناورة

ادخل فى أول حارة قريبة لك ثم زد من سرعتك تدريجياً لتتناسب مع حركة المرور على الطريق ثم أنظر للأمام فى منتصف الحارة التى دخلت بها .

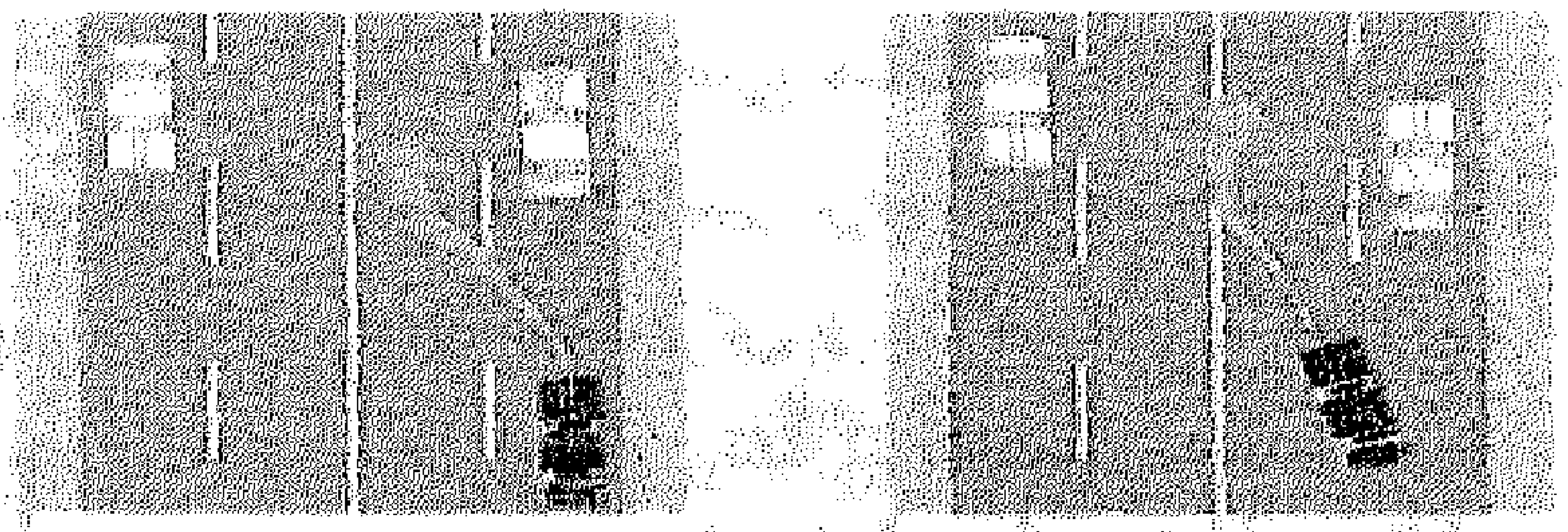
- الخروج من حركة المرور :-

عند الخروج من حركة المرور للدخول فى مكان للإنتظار مثلاً ، إستعد لذلك بفترة كافية ووجه عجلة القيادة بحيث تصبح السيارة على بعد ٣٠ سم تقريباً من حافة مكان الإنتظار. وهو أمر يتطلب وقت ومسافة وحسن تقدير ومناورة محكمة لأن الحركات الفجائية ينجم عنها أرتباك مرورى .

إعط إشارة وإبدأ فى تقليل السرعة تدريجياً.

ضع قدمك بخفه على دواسة الفرامل وقد يتطلب الأمر إستخدام اليد لإعطاء إشارة ، وإذا كان مكان الإنتظار بعد تقاطع مباشرة فلا تعط الإشارة إلا بعد تخطى التقاطع مباشرة مما يمنع وجود إعتقاد بأنك سوف تدخل فى إحدى جهات التقاطع .

احذر هذا الموقف



تغيير للحارة خاطىء تغيير للحارة سليم

عند إقترابك من الرصيف بمكان الإنتظار اضبط وضع سيارة لتكون بمحاذاة الرصيف تماماً ، وبعد توقيف السيارة قبل مغادرة السيارة تأكد من الآتي إذا كانت المغادرة من جهة الطريق :

١ - تأكد من المرايا الجانبية و بالنظر فوق الكتف لحركة المرور.

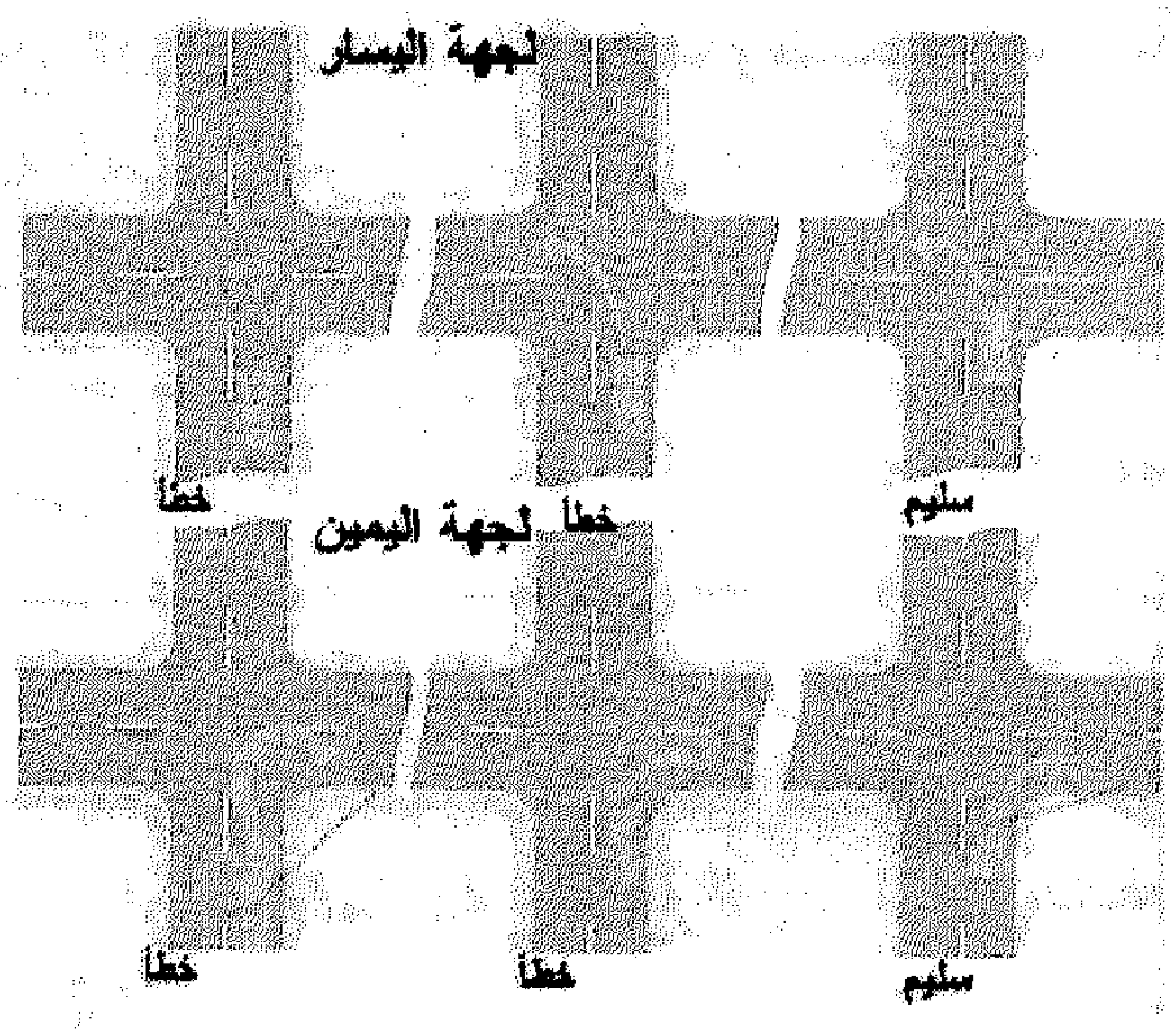
٢ - إفتح الباب عندما يكون ذلك أمناً .

٣ - أخرج سريعاً وإقفل الباب مبتعداً عن حركة المرور

تغيير الحارة في طريق متعدد الحارات

هناك مواقف تتطلب تغيير الحارة. فمثلاً قد يكون أتوبيس أمامك يستعد للوقوف ، يجب أن تتأكد من وجود مساحة مرورية بالحارة جانبك لتدخل بها ، حاذر من الدخول بالحارة الأخرى بحيث تنسى أن هناك سيارة أمامك تستعد للوقوف لأنها قد تقف

دون أن تستكمل المسافة بالقدر اللازم للخروج من هذه الحارة والدخول فى الأخرى.
موقف أخر قد يحدث إذا كانت السيارة أمامك تستعد للإنحراف يساراً وأفضل شئ هنا هو الإنتظار إذا لم يكن هناك مساحة مرورية تسمح بتغير الحارة يميناً، كذلك مواقف أخرى تشمل سيارات تسير ببطيء أمامك ، ووجود عائق بالحارة أو ضيق الطريق وهنا يكون تطبيق قواعد أولوية السير فيجب على السائق الذى يستخدم هذه الحارة أن يسمح للسيارة القادمة فى الحارات بجانبه بالسير إلى أن يتحين الفرصة بوجود مساحة مرورية مناسبة تسمح بإنتقال للحارة الأخرى بأمان .
وقبل تغيير الحارة فكر فى الآتي :
* هل هناك سيارات أخرى فى الأمام أو الخلف سوف تقوم بتغير مماثل للحارة ؟
* هل هناك سيارة أخرى فى الحارة التى ترغب فى الإنتقال إليها؟



* هل هناك سيارات أخرى فى حارات أخرى ستدخل الحارة التى تنوى مغادرتها ؟
* هل هناك أحد يسير خلفك بسرعة ومسافة لا تسمح بإستيعاب إشارتك وحركتك بالتالى للحارة الأخرى ؟
وإجابة هذه الأسئلة أمر يتطلب تقديراً جيداً للزمن والمسافة

فى الطرق السريعة حيث تكون السيارات مسرعة فإن هناك خطأ شائع من السائقين وهو التقليل من السرعة للدخول فى حارة أخرى وإن لم يكن هناك سبباً لتعديل السرعة، فإن السرعة يجب أن تبقى على ما هى عليه أثناء عملية تغيير الحارة ، ويجب أيضا أن تتنبه كلما إقتربت السيارة امامك فإنك تحتاج إلى مزيد من المسافة والوقت .

الدوران : .

أن إجراء دوران ما يتطلب تقديرات مرتبطة بالمسافات المروية وتحكماً فى السرعة وفى عجلة القيادة كما يتطلب تقديرا لنوعية الدوران

* يجب أن تدرك تحديد الإتجاه وضبط السرعة والإستعداد لتحديد كيفية القيام بالدوران بأحسن ما يمكن
* يجب على السائق أن يتأكد أنه بالحارة المناسبة عند اقترابه من التقاطع المرغوب الدوران به .
* التحكم فى السرعة : أن سر الدوران الجيد هو فى الوضع والسرعة المناسبين ، والأفضل أن تسير بسرعة أقل عند الدوران ، قبل البدء فى الحركة ابطىء من سرعتك بالضغط على دواسة الفرامل وإحتفظ بالسرعة أثناء الدوران ثم زد من سرعتك بعد إستكمال الدوران، وكلما كان الدوران بزاوية حادة كلما يجب أن تكون السرعة أقل .

أين تنظر ؟

لابد للسائق أن ينظر إلى الأمام ويفحص الطريق بإستمرار وفى إتجاه مساره ، لا تثبت عينيك على شيء واحد لأنك سوف تفقد رؤيتك الشاملة للدوران ، ولابد من ضبط الرؤية بينما تتم عملية الدوران ، أعط إشارة قبل الدوران من ٣٠ - ٦٠ متراً وكن حذراً أن يكون هناك تقاطع أخر قبل المرغوب فى الدوران به حتى يفهم الآخرون فى أى تقاطع ترغب فى الدوران به لأن ذلك قد يسبب سوء فهم و بالتالى إمكانية حدوث تصادم .

عمل الدوران :-

للدوران للجهة اليمنى إستعد مقدماً من ٣٠ - ٦٠ متراً حسب حالة الطريق وحركة المرور .

١ - إفحص حركة المرور أمامك ويمينك وخلفك .

٢ - إذا لم تكن فى الحارة اليمنى فأعطى إشارة وأدخل فى الحارة اليمنى.

٣ - أعط إشارة للدخول يميناً من قبل الدوران بمسافة كافية من ٣٠-٦٠ متر .

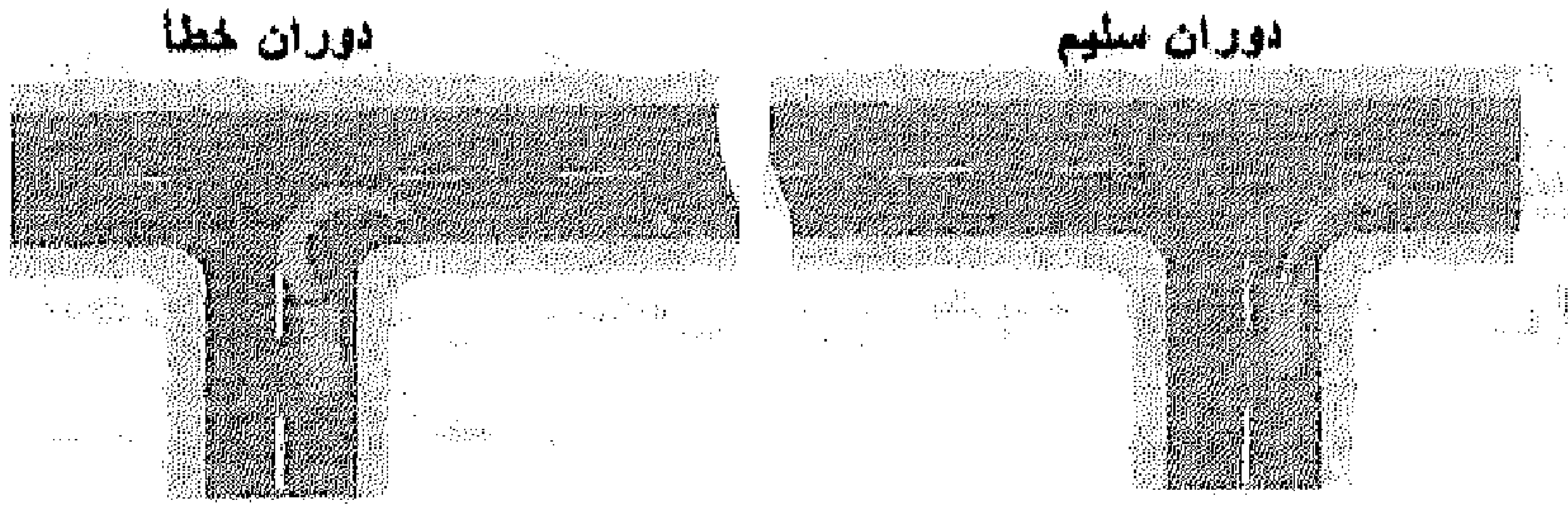
٤ - إخفض من سرعتك .

٥ - ضع السيارة على بعد من متر - ٢ أمتار عن حافة الرصيف.

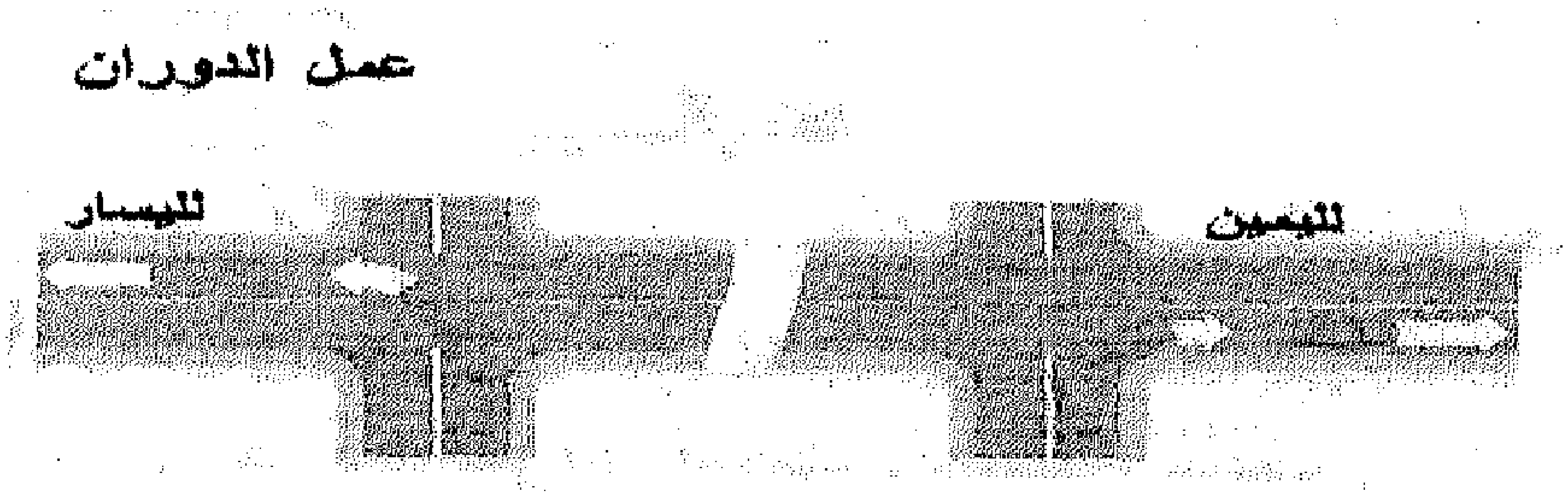
٦ - إفحص حركة المرور بالتقاطع (تأكد انه لا يوجد دراجات أو دراجات نارية على يمينك)

٧ - كن حذراً للمشاة وتمهل فى مناطق عبور المشاة وكن مستعداً للتوقف .

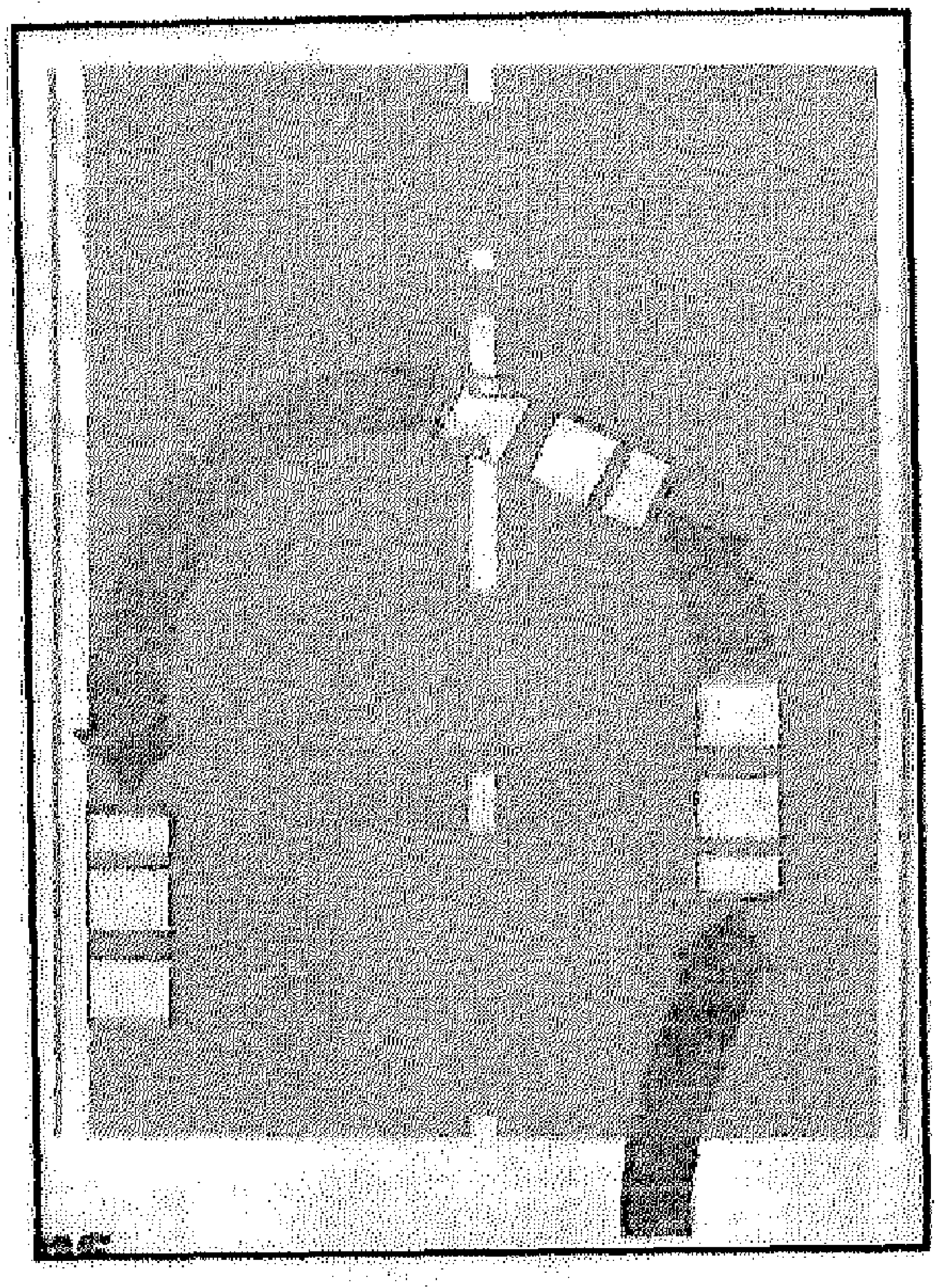
٨ – عندما تكون الإطارات الأمامية فى خط مواز لبداية الدوران ابدأ فى الدوران باستخدام طريقة تبديل اليد تلو الأخرى على عجلة القيادة.



٩ - إستكمل الدوران مع بقائك فى الحارة اليمنى والنظر إلى حارات الطريق الأخرى .
١٠ - بعد الدوران مباشرة عدل وضع سيارتك وعد إلى سرعتك الطبيعية وتأكد من إطفاء نور الإشارة .
عمل دوران جهة اليسار : عندما ترغب فى الدوران جهة اليسار فإن الخطوات



مشابه للدوران لجهة اليمين مع الوضع فى الإعتبار أن القادم من الجهة المقابلة لك تكون له أولوية السير.
ولا يجب أن تزيد السرعة عن ١٥ - ٢٥ كم فى الساعة أثناء الدوران ولا يجب ترك مسافة كبيرة جهة اليسار وهو ما قد يحدث عندما يتم الدوران متأخراً، ويجب أثناء الدوران ملاحظة أن الإطارات الخلفية تسير فى منحنى أضيق من الإطارات الأمامية .
الدوران للخلف :
هناك بضع طرق للدوران للخلف ، إختر الطريقة المناسبة لحالة الطريق وحركة المرور عليه ، فمثلاً لا تحاول عمل الدوران للخلف فى شارع ضيق ولا تستخدم دوران الثلاث نقط فى طريق واسع بل يجب إختيار الطريقة التى تناسب حالة الطريق والتى تضمن رؤية جيدة أثناء الدوران ولا تتعارض مع سير حركة المرور .



عمل الدوران للخلف :

عندما يكون الدوران للخلف مسموحا بـه ، تأكد أن مساحة الرؤية واضحة وإنك فى مجال رؤية السائقين الآخرين .

واتبع هذه الخطوات :

١ - قف بالسيارة على الجانب الأيمن من الرصيف .
٢ - تأكد من عدم وجود مركبات أو مشاه بالطريق فى الإتجاهين.
٣ - إستخدم الإشارة وأنظر من فوق كتفك الشمال قبل الدوران مباشرة .

دوران الثلاث نقاط :

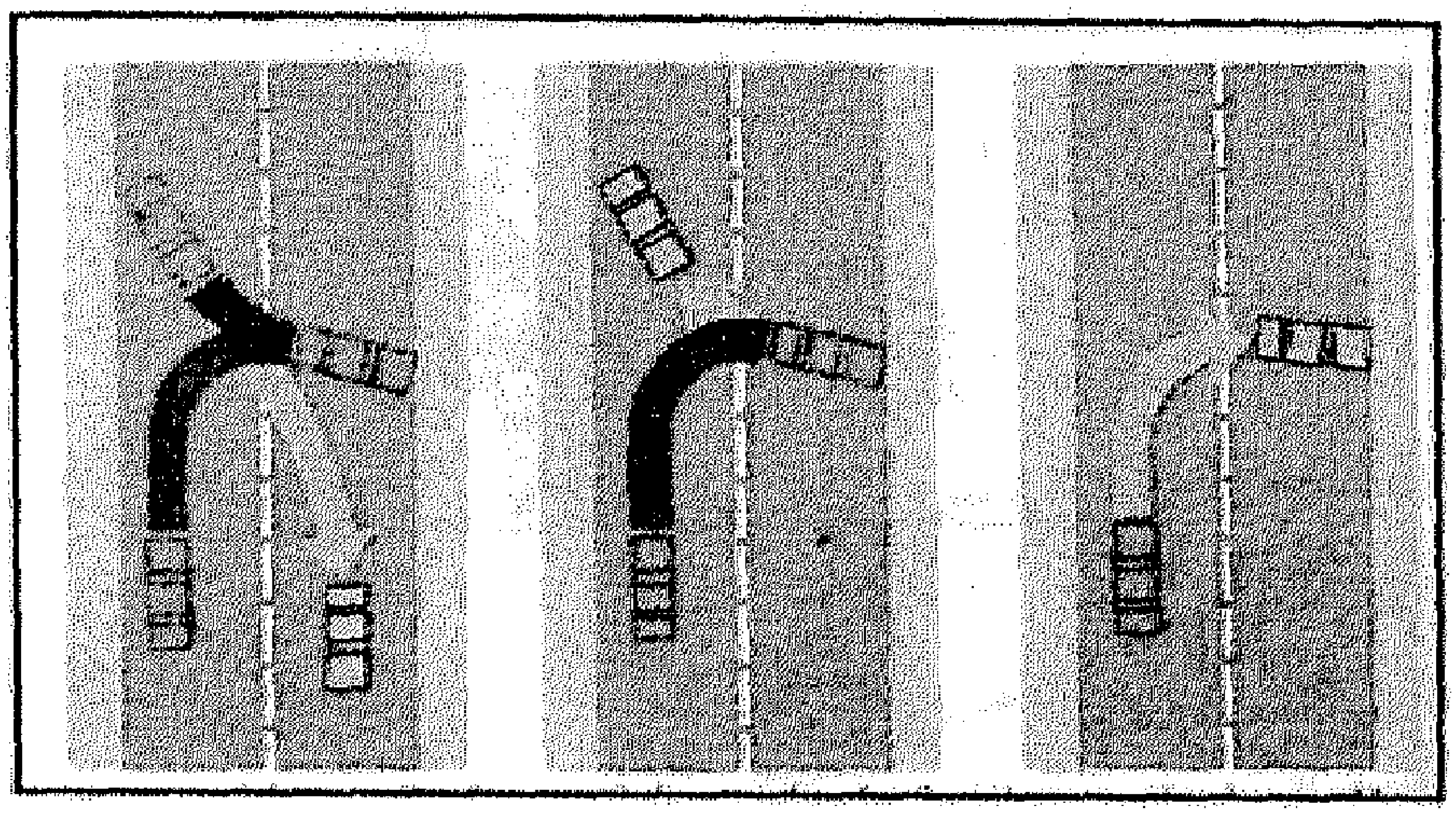
إذا كان الطريق ضيقاً لعمل دوران كامل للخلف فإن أفضل طريقة هى الدوران على ثلاث نقاط وهى مناورة لا يجب عملها فى وجود حركة مرور عالية .وخطواتها هى:-

١ - قف على يمين الطريق.

٢ - إفحص حركة المرور فى الإتجاهين .

٣ - إنتظر لمسافة مرورية مناسبة حتى تتمكن من إستكمال المناورة (من ١٥ - ٣٠ ثانية) .

دوران الثلاث نقاط



٣ ٢ ١

٤ - إستخدم الإشارة وأنظر فوق كتفك قبل البدء فى الدوران مباشرة .

٥ - حرك السيارة ببطيء مع دوران عجلة القيادة بسرعة .

٦- عندما تكون الإطارات الأمامية بحوالى متر من حافة الرصيف أبدأ فى لف عجلة القيادة يميناً .

٧ - أوقف السيارة قبل حافة الرصيف مباشرة .

٨ - إستدر للخلف وأنظر فوق كتفك الأيمن وغير إتجاه الحركة للخلف .

٩ - لف عجلة القيادة بسرعة إلى اليمين أثناء الرجوع للخلف مع تحريك السيارة ببطيء .

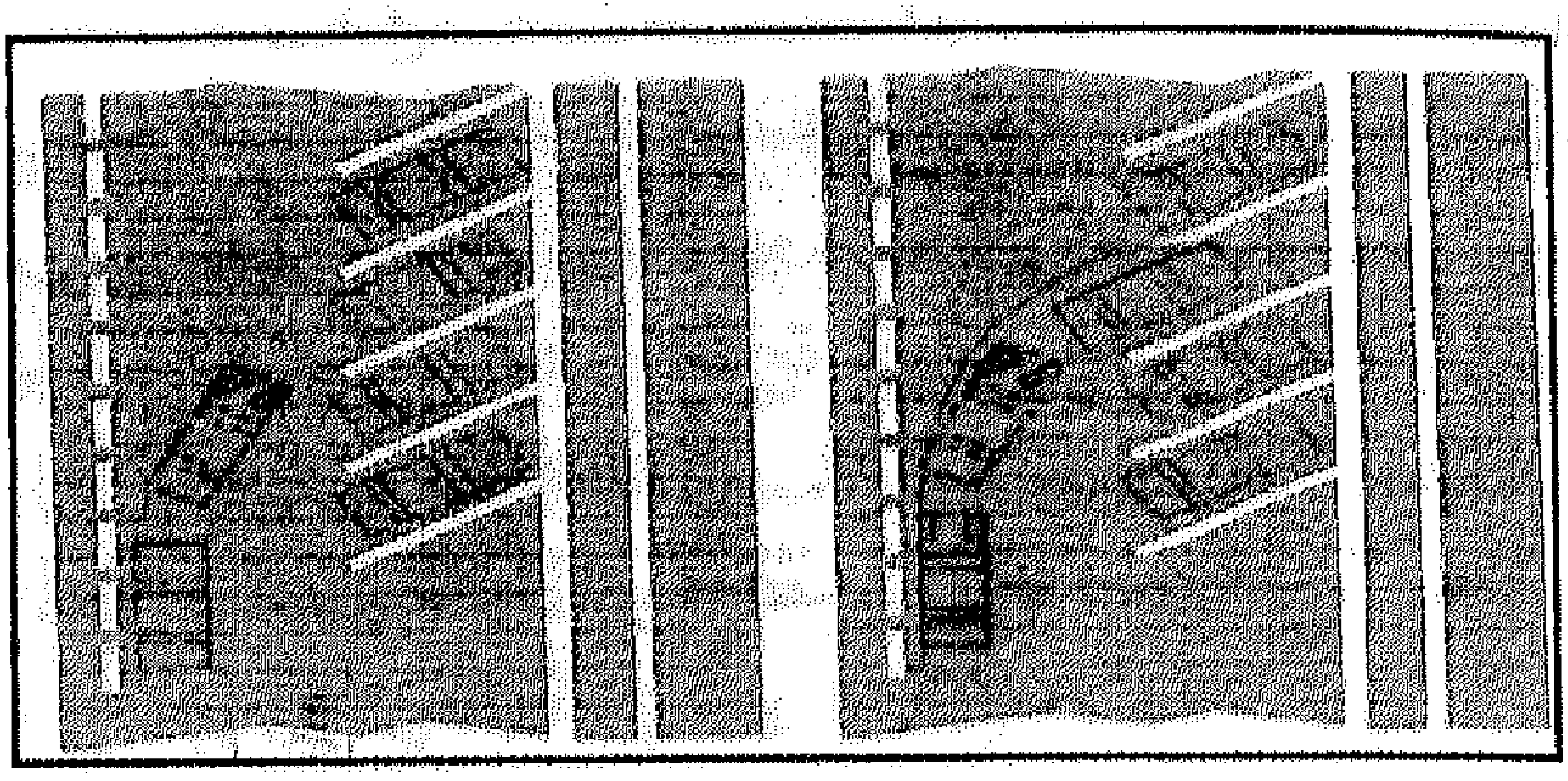
١٠ - قبل التوقف ابدأ فى رد عجلة القيادة إلى اليسار .

١١ - إفحص حركة المرور وتقدم للأمام وعدل من وضع السيارة.

١٢ - كرر ذلك إذا لزم الأمر .

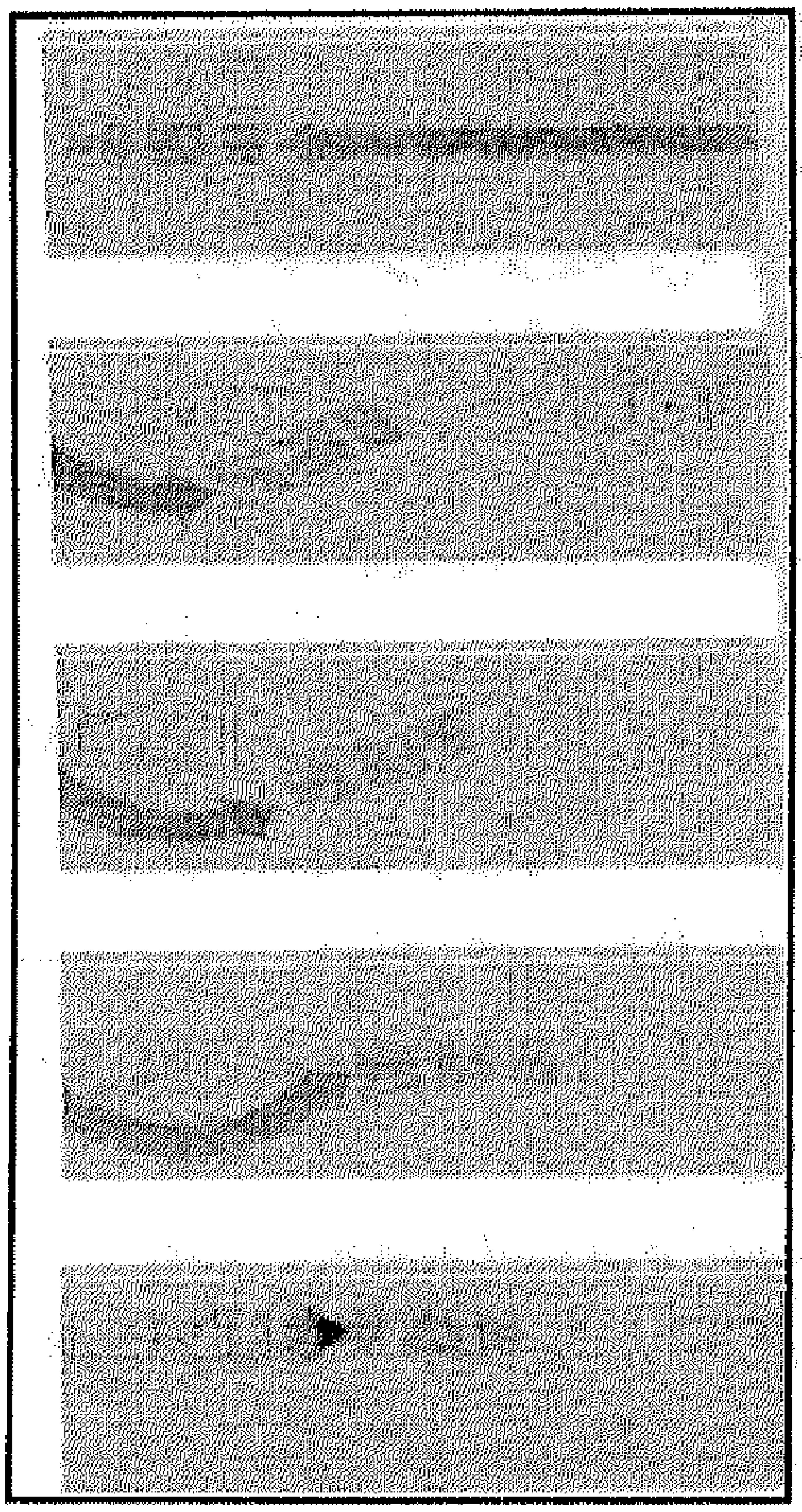
الإنتظار : -

كثير من السائقين يجدون أن الدخول فى أماكن



دخول الإنتظار الخاطئ   دخول الإنتظار السليم

الإنتظار مهمة صعبة وفى الواقع فأن هذه المناورة تتطلب تحكماً جيداً فى السيارة وحركة دوران عجلة القيادة .



١ ٢ ٣ ٤ ٥

الإنتظار المائل أو العمودى : -

قد تكون أماكن الإنتظار زاوية من ٣٠ - ٩٠ درجة على الرصيف .

يجب اتباع الخطوات الآتية:

١ - أفحص وضع المرور فى كل الإتجاهات ولاحظ إذا كانت هناك سيارة تخرج من مكان قريب .

٢ - إستخدم الإشارة واترك مسافة على الأقل مترين من السيارات المنتظرة .
٣ - أدر عجلة القيادة إلى إتجاه الإنتظار ، وتقدم ببطيء إلى إتجاه الإنتظار وعدل من وضع الإطارات وحتى تلامس الإطارات الرصيف وإذا لم تكن السيارة فى منتصف المسافة بين خطى الإنتظار المائل، إرجع وعدل من وضعها.
وعند فتح باب السيارة أحذر أن يصطدم الباب بالسيارة المجاورة

الخروج من الإنتظار المائل :

وهى مناورة سهلة ولكنها خطرة فى نفس الوقت حيث انه من الصعب رؤية السيارات القادمة بينما أنت تسير إلى الخلف تاركا مكان الإنتظار و ليس لك أولوية السير. وقد تضطر للدخول مرة أخرى لتسمح لسيارة أن تستكمل سيرها فى حركة المرور .

الخطوات :

١ - إفحص حركة المرور فى كل الإتجاهات .
٢ - إستخدم عصاه النقل للخلف .
٣ - أنظر فوق كتفك الأيمن .
٤ - إبدأ بالحركة وببطيء .
٥ - إستمر فى الخروج مع متابعة حركة السيارة فى إتجاه المرور .
٦ - تأكد من أن مقدمة السيارة لن تصطدم بالسيارات الأخرى المنتظرة أثناء دوران عجلة القيادة .

الإنتظار الموازى : -

وهو يتطلب تدريبا ، لتعلم كيفية تقدير المسافة التى تسمح بدخول سيارتك (تحتاج على الأقل ١ مترا زيادة عن طول سيارتك) .

إتبع هذه الخطوات : -

١ - لاحظ حركة المرور من الأمام والخلف وضع إشارة التوقف.
٢ - تقدم بمحاذاة السيارة المنتظرة أمام المكان الفارغ الذى ترغب فى الإنتظار به واترك مسافة ١/٢ إلى ١ متر بينك وبينها بينما مؤخرة سيارتك بمحاذاة مؤخرة السيارة الأخرى.

٣- إرجع إلى الخلف ببطيء مع دوران عجلة القيادة بحدة إلى جهة الرصيف حتى تصبح زاوية محور السيارة حوالى ٤٥ درجة مع الرصيف .

٤- وعندما تصبح أنت بمحاذاة مؤخرة السيارة المنتظرة إبدأ فى تعديل الإطارات عكس إتجاه الرصيف حتى تكون مقدمة السيارة بمحاذاة مؤخرة السيارة المنتظرة فى الأمام .

٥- قف وعدل من إتجاه الإطارات عكس إتجاه الرصيف وأكمل الرجوع ببطيء حتى تقترب من السيارة بالخلف

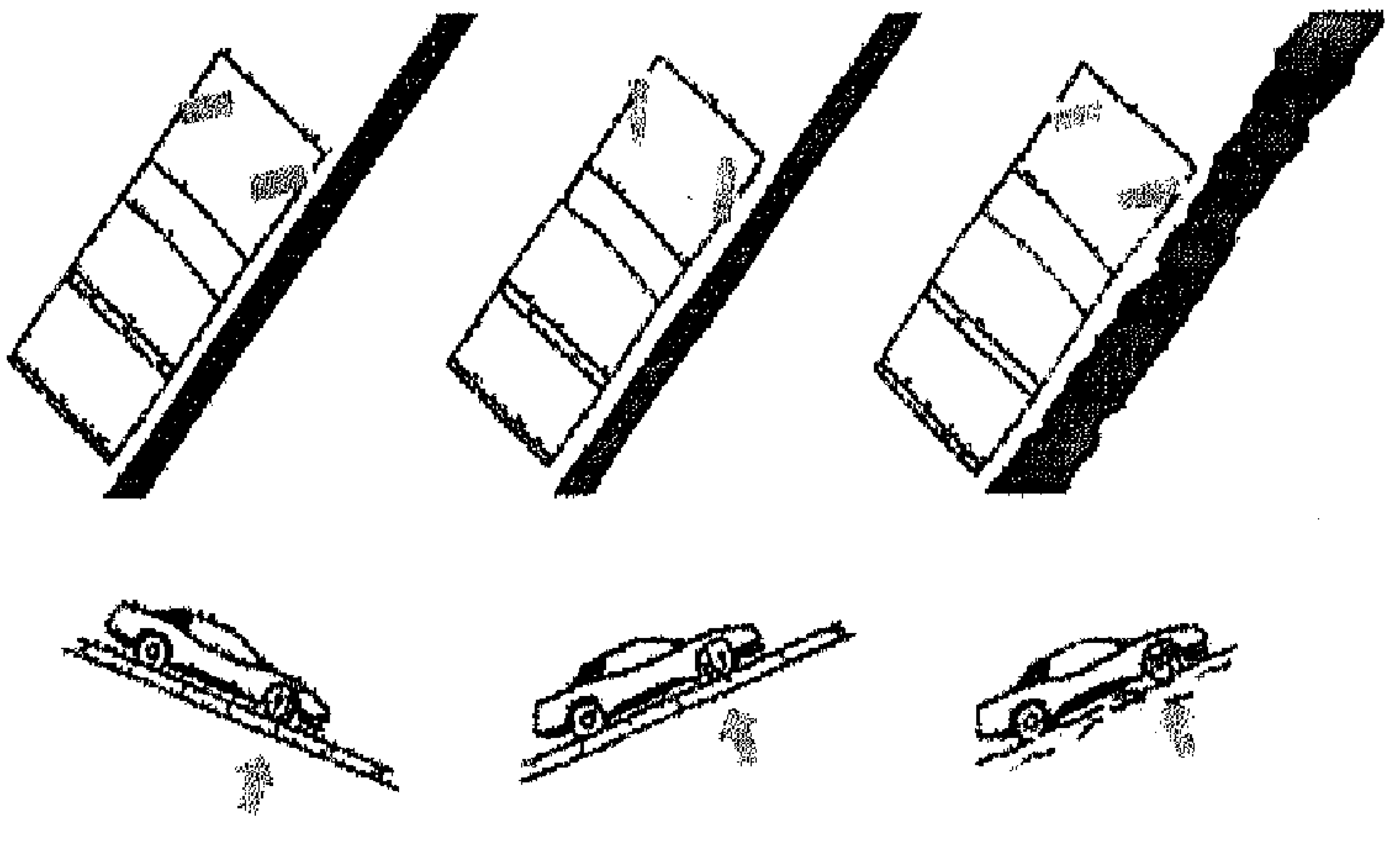
٦- عدل الإطارات فى الوضع الأمامى بحيث تكون فى منتصف المسافة بين السيارتين أمامك وخلفك فإذا استشعرت أن خطوات الإنتظار سوف لا تؤدى إلى الوضع السليم الآمن، إرجع فابدأ من جديد وحاول تجنب إدارة عجلة القيادة عندما تكون السيارة ساكنة.

٧- تجنب الإنتظار فى الأماكن الممنوع الإنتظار بها أو مناطق محطات الأتوبيس ومناطق عبور المشاة وبالتقاطعات .

الإنتظار على مطلع أو منزل : -

حتى لا تتحرك السيارة بعد إيقافها على منزل أو مطلع لابد من توجيه الإطارات يميناً أو يساراً بحيث تشكل الإطارات الأمامية حائلاً دون حركة السيارات فى إتجاه

* لاحظ وضع الإطارات الأمامية فى المنازل والمطالع



المطلع أو المنزل كما هو موضح بالرسم ، وتأكد من شد فرامل اليد بإحكام ، ويمكن وضع عصاه النقل فى الوضع الأول أو الثاني اذا كانت السيارة اتوماتك توضع السيارة في موضع (p)

الفصل الخامس
التحكم فى الوقت والمسافة

لقد تعلمت كيف تتعرف على حالة الطريق وشواهد حدوث مخاطر فى مسارك ، وبمجرد التعرف على المخاطر التى تقترب منك فإنك فى حاجة لتقرر ما إذا كان وجودك فى مسار الطريق فى حاجة لضبط السرعة أو تعديل وضع السيارة داخل الحارة التى تسلكها .

واتخاذ قرار هو عملية الإختيار ما بين أشياء أو طرق لعمل شىء ما وهى تشمل التعرف على الإختيارات المتاحة وتقييم الآراء مع الوضع فى الإعتبار الخطوات اللازمة .

والعقل البشرى أكبر من أضخم كمبيوتر فهو بإمكانه أن يفعل أشياء مذهلة ومع التدريب فإن العقل البشرى يستطيع أن يتعامل مع المعلومات ويقرر ما يمكن فعله فى جزء من الثانية. ولكنه مثل الكمبيوتر فإن العقل الذى لا يتم تغذيته بمعلومات سليمة فإنه عديم القيمة ، وتستطيع أن تكون اكثر دقة ويكون توقيتك مناسب فى إتخاذ القرارات إذا توافر الآتى :

١ ـ لديك قدر متيقن من المعلومات

٢ ـ التعرف والتدريب على قواعد الإختيار

٣ ـ القدرة على إكتساب الخبرات مع مختلف أوضاع المرور .

والقرارات التى يمكن للسائق إتخاذها أثناء القيادة كثيرة ومتنوعة ومستمرة ، والقائمة التالية تعطيك فكرة عن نوعيات القرارات التى يجب أن تتخذها .

ما هو؟

- وقت التحرك
- الطريق المتبع
- إختيارك للمسار
- سرعتك فى الإختيار

- المناورة المطلوبة
- نظام إستخدام التحكم

التعامل مع مستخدمي الطريق :

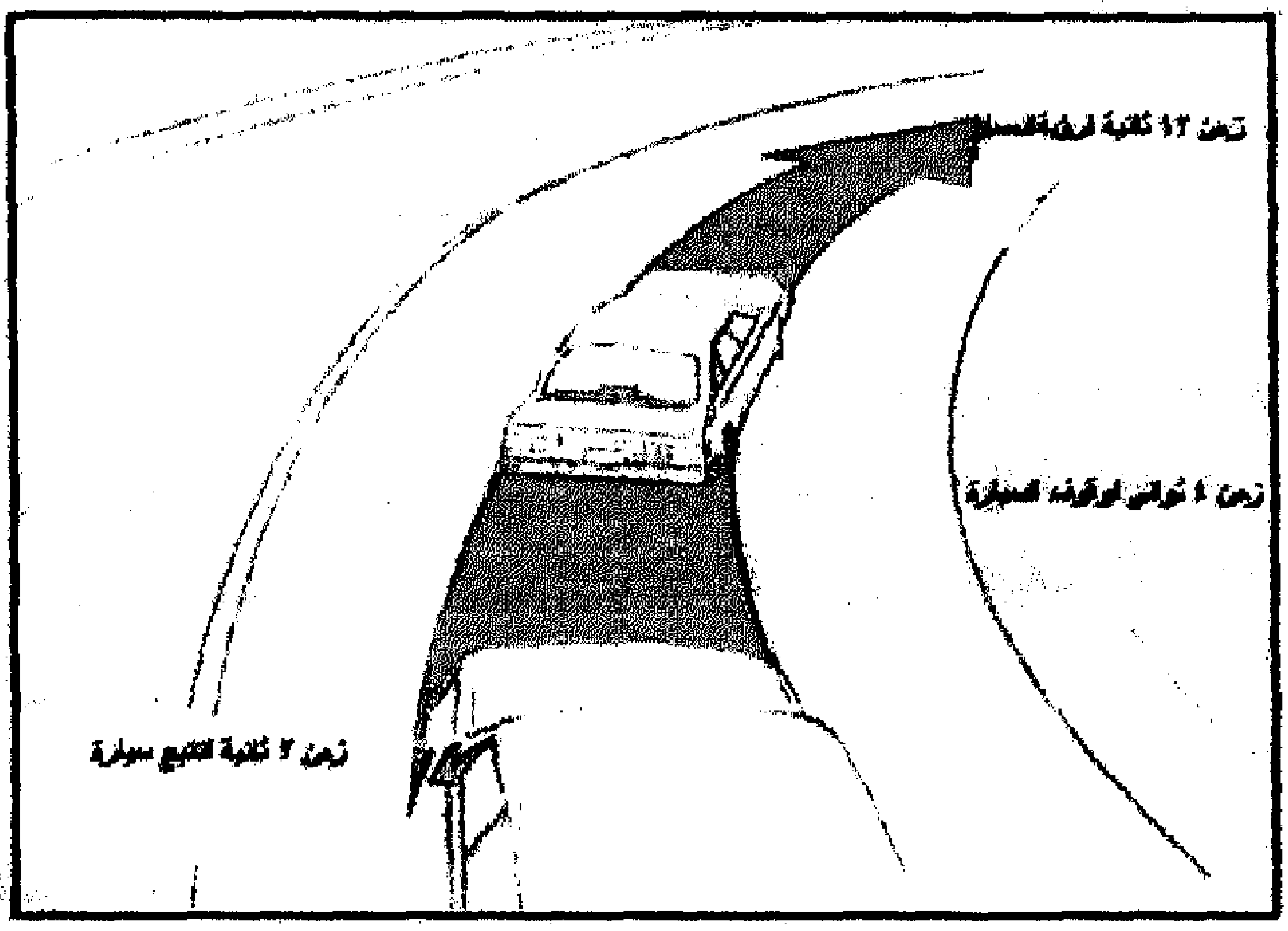
متى وأين يمكن مواجهة حركة المرور؟

- الإبطاء
- التوقف
- إجراء مناورة
- إشارة
- تغير إتجاه
- تغير السرعة

كيف يمكن ؟

- زيادة السرعة
- الإقلال من السرعة
- إدارة عجلة القيادة
- أداء الفرامل

كثير من المواقف أثناء القيادة تسمح بإختيارات محدودة لذا فإن إتخاذ قرار بالتصرف يكون سهلاً ، مثلاً طريق سريع محكوم بإشارة وطريق سريع مصمم للسير وفق سرعة معينة فكلاهما إختيار سهل .



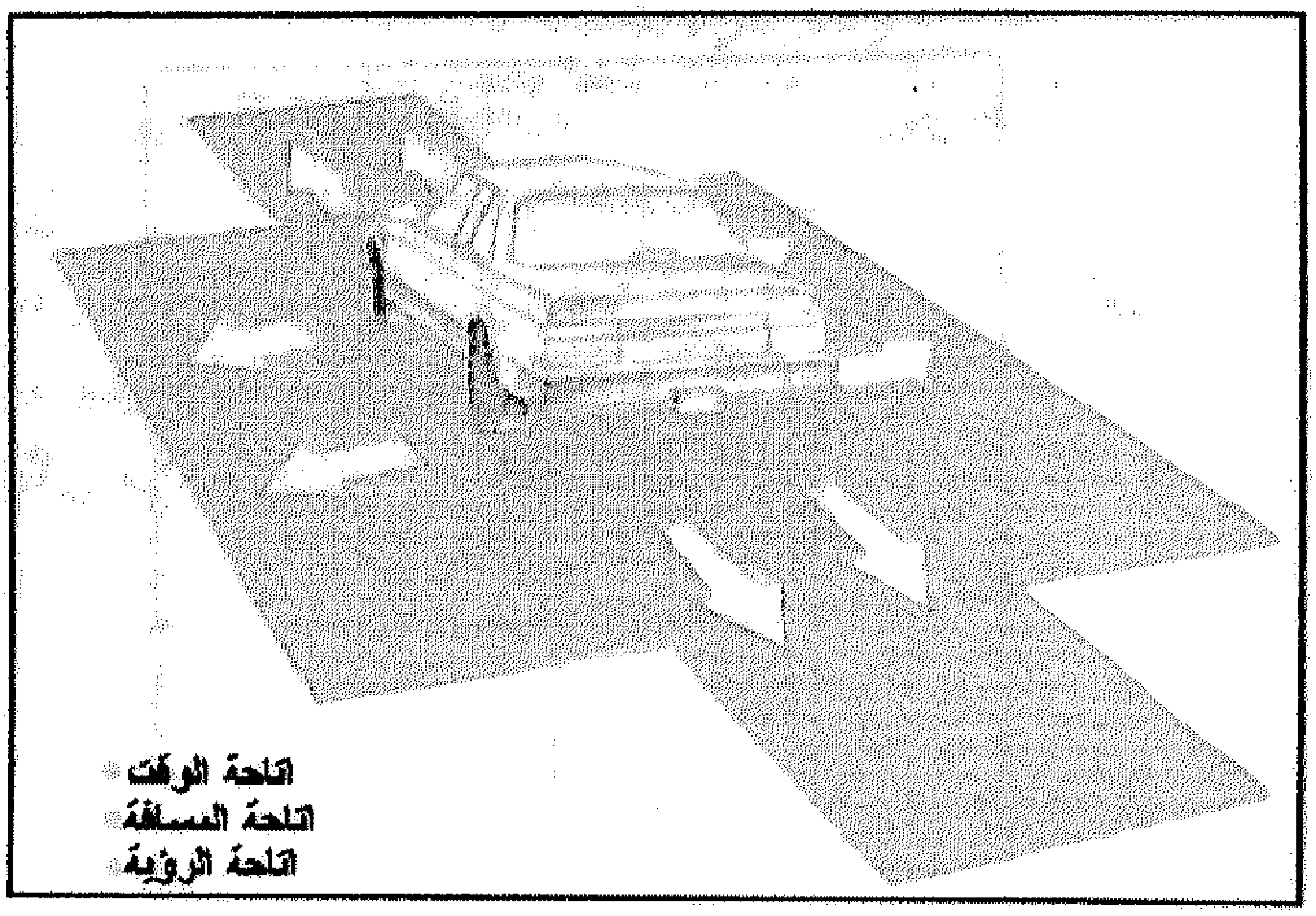
وهناك مواقف مرورية أكثر تعقيداً تتطلب إختياراً صعباً. ويمكن أيضاً أن تكون هناك مواقف حرجة تتطلب قراراً سريعاً وأهم قرار يمكن أن تأخذه يجب أن يدخل فيه عنصر الوقت المتاح والمسافة . والتحكم في الوقت والمساحة أثناء مسار الرحلة هو شيء هام بالنسبة لأى سائق .

لذا دعنا نراجع الثلاثة أجزاء لمسار السائق فى رحلته : -

١ - ٢ - ٣ ثوانى مسافة التتبع :

فى هذا الجزء من مسار الرحلة والذى يمتد من مسافة ٢ - ٣ ثوانى وهو الحد الأدنى للمسافة التى يجب على السائق أن يتركها أثناء سيره بينه وبين السيارة أمامه فى نفس المسار فى الظروف العادية سواء من حيث الرؤية أو حركة المرور .

٢ - ٤ - ٥ ثوانى منطقة التوقف وفى هذا الجزء من المسار



الذى تمتد المسافة فيه من ٤ - ٥ ثوان وهو الحد الأدنى للمسافة التى قد تحتاجها لإيقاف سيارتك على الطريق السريع وهى المسافة التى تتطلب تحديداً دقيقاً للسرعة ووضع السيارة .

٣ - ٥ - ١٢ ثانية من مسار الطريق : وهى أقل مسافة تحتاجها للرؤية الشاملة على الطريق فى الظروف العادية وهى المسافة

التى تعطيك الوقت الكافى للتعرف وتقدير كيف يمكن معالجة الموقف قبل أن تصل إلى الأربع ثوانى التى يمكن أن تقف بعدها .

تقدير المسافة: وأنسب طريق لتجنب الحوادث هو المحافظة على المسافة حول سيارتك، والمسافة هى التى تمد السائق بالوقت اللازم للملاحظة والتفكير وتقرير كيف يمكن التصرف ، وبقدر مما يكون هناك مسافة تفصل بين سيارتين فإن هناك فرصة أكبر لإتخاذ خطوات وقائية وإقلال من فرص حدوث تصادم .

المحافظة على مقدار المسافة:

والسائق الكفء هو الذى يعلم جيداً كيف يحتفظ بمسافة كافية حول سيارته تحفظه من المخاطر من كل الجوانب. وهذه المسافة تعطى للسائق الوقت لتجنب التصادم كذلك تعطيه رؤية أفضل وتمنعه من ردود الفعل الفجائية سواء فى السرعة أو فى مسار رحلته.

وهذه المسافة يجب أن تكون كافية للوقت والرؤية الضرورية لحركة أمنه في أي وقت ويجب أن تكون أيضا كافية لإجراء زيادة السرعة أو إستخدام الفرامل أو إجراء مناورة .

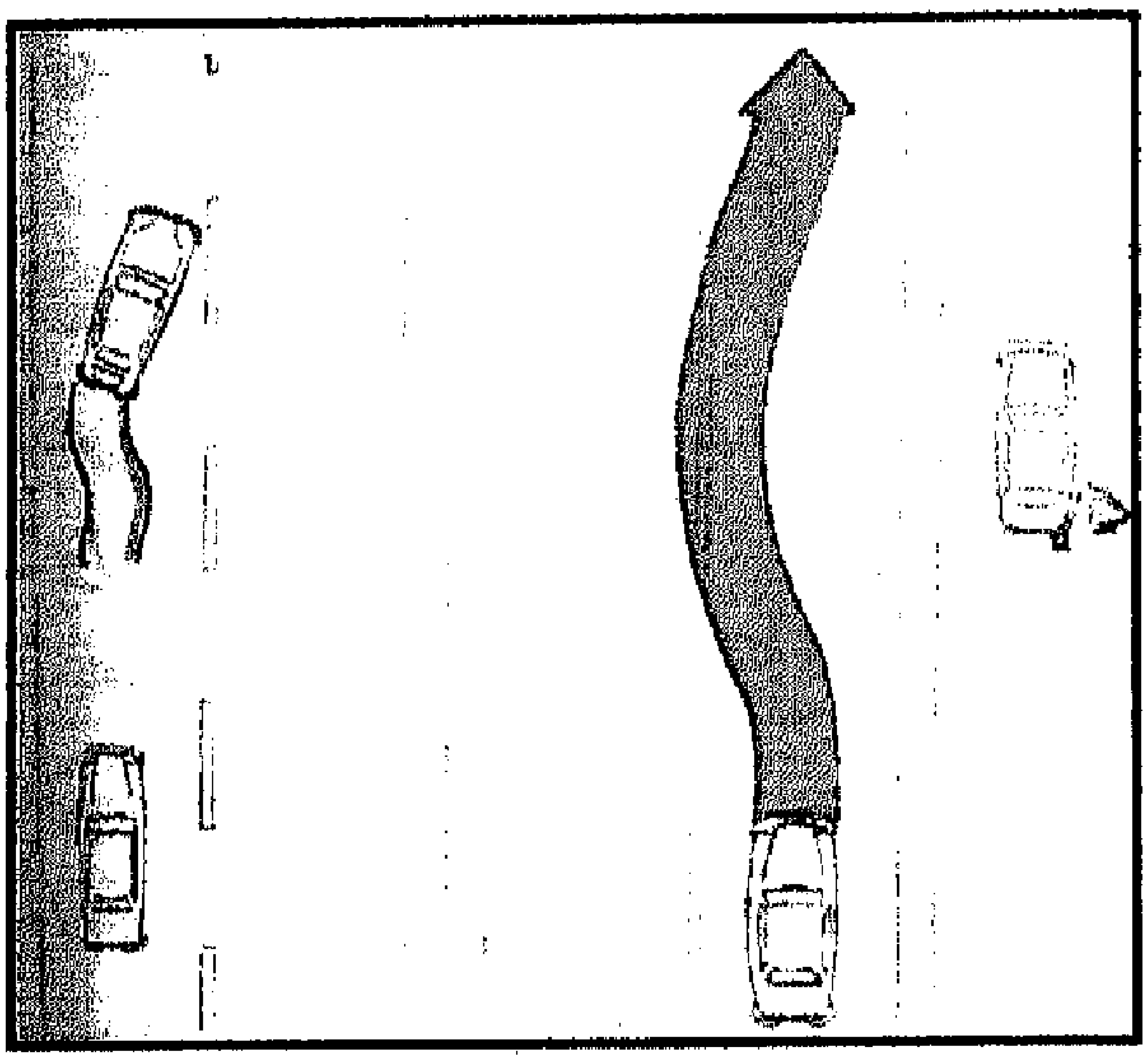
وهى أيضاً المسافة التى تسمح بحدوث خطأ من جانبك أو من جانب سائق آخر أثناء عمل مناورة ويمكن تفاديه ، وعليه فإن المسافة الآمنة مساحتها وشكلها تختلف بإختلاف حالة الطقس والطريق وحركة المرور.

والقواعد الآتية يجب أن تستخدم للمحافظة على المسافة الآمنة :

١ ـ فى حالة السيارات فى نفس الإتجاه .

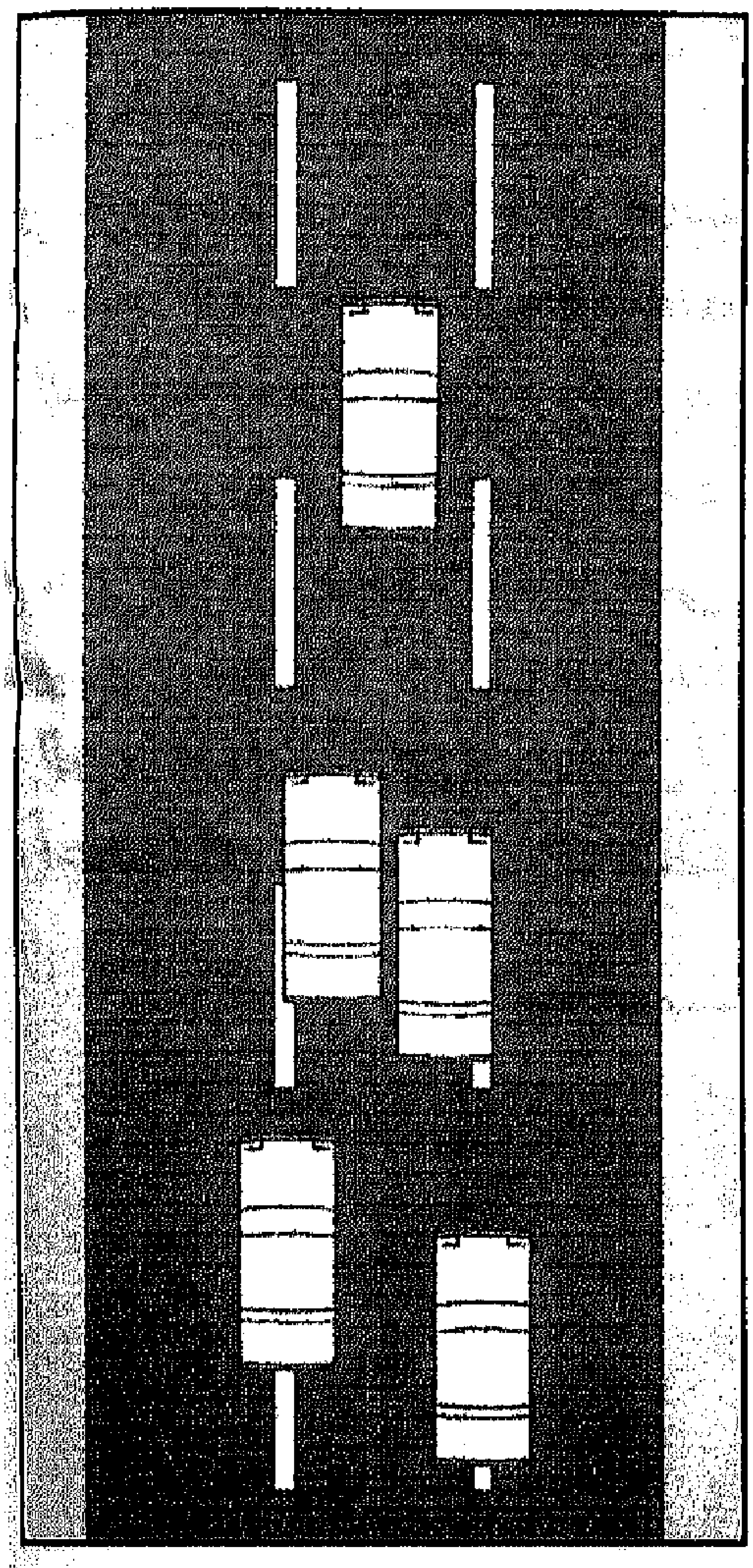
فى الظروف العادية يجب أن تترك على الأقل من٢ ـ ٣ ثوانى مسافة بينك وبين السيارة أمامك فى نفس الإتجاه وأقل من ذلك تزيد احتمالات الخطر حيث يصعب عليك ضبط السرعة ووضع السيارة داخل الحارة وقلة الرؤية

فى بعض الأحيان قد تجد سائقاً يقطع عليك الطريق ويقفز فى حارتك أثناء محافظتك على مسافة الأمان وهذا النوع من السائقين يكون معتاداً التنقل من حارة لأخرى أملا أن يقصر من زمن الرحلة وليس عليك سوى أن تحافظ على المسافة بهدوء ولا تفقد اعصابك أو تستخدم آلة التنبيه فإن ذلك لن يجدى أو يحل المشكلة .



٢ - المسافة للخلف :

حافظ دائماً على مسافة مقدارها ثانيتين على الأقل من مؤخرة سيارتك، وهى مسافة صعبة للتحكم بها، فعندما تتبعك سيارات على قرب حاول المحافظة على مسافة أكثر أمامك ومخرج لسيارتك من أحد الجوانب ، وحاول أن تفسح الطريق للسيارات المقتربة جداً من مؤخرة سيارتك وفى نفس الوقت تجنب أن تبطئ، وإذا اضطررت للتوقف فابذل جهدك لعمل إشارة لذلك وكن مستعداً للدخول فى جانب الطريق .



٣ - المسافة من الجناب:

المسافة من الجانبين يجب أن تكون كافية تمنع من حدوث خطأ فى تقديرها لذا يجب أن تحافظ على مسافة سيارة أخرى بجانبك تبعد عن السيارة بالجانب وهى حوالى ٢,٥ متر تقريباً فى كلا الجانبين، وإذا كنت تقود فى منطقة محدودة السرعة بالتالى تقل المسافة الأمنه من الجانبين فحاول أن تحافظ على مسافة أكبر أمامك.

إستخدام المسافة لتقليل الخطر :

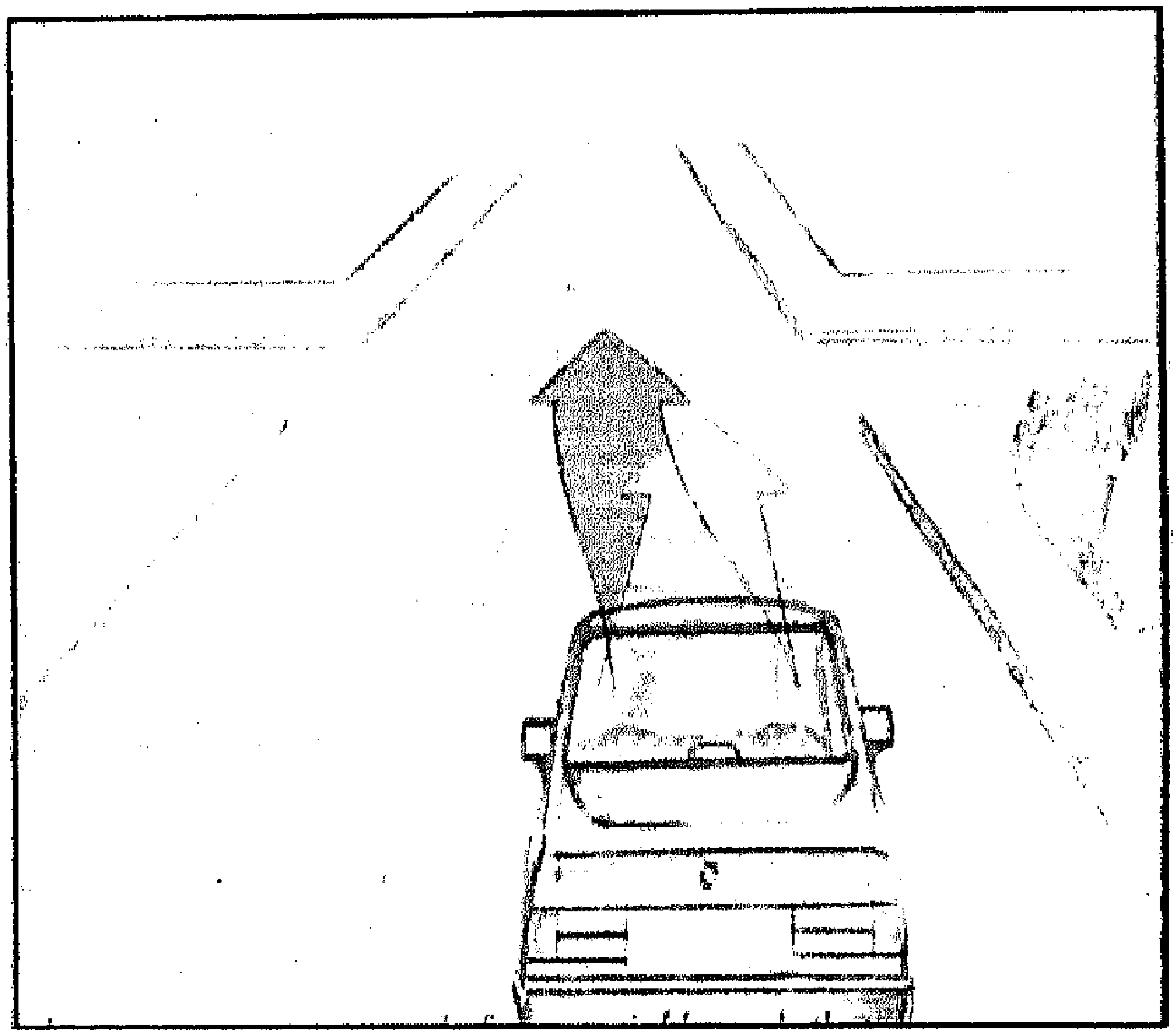
عندما تقود رتب نفسك على التعامل مع الظروف والأحداث القريبة منك على مسار الطريق، وإهتمامك الأول يكون للمخاطر التى يمكن أن تصادفك فى ٤ - ٥ ثوانى الخاصين بزمن منطقة التوقف .

وأنسب طريقة لتجنب الحوادث هى المحافظة على المسافة الأمنة ، وهو ما يتم بضبط مسارك وتغيير سرعتك أو الإثنين معاً، وهذه

الخطوات تزداد أهميتها إذا إقتربت المخاطر وزادت فرص حدوث خطأ .

مثال : طفل يجرى بجانب الطريق هو يشكل خطراً يجب أن تزيد من المسافة الجانبية الأمنه من جهته .

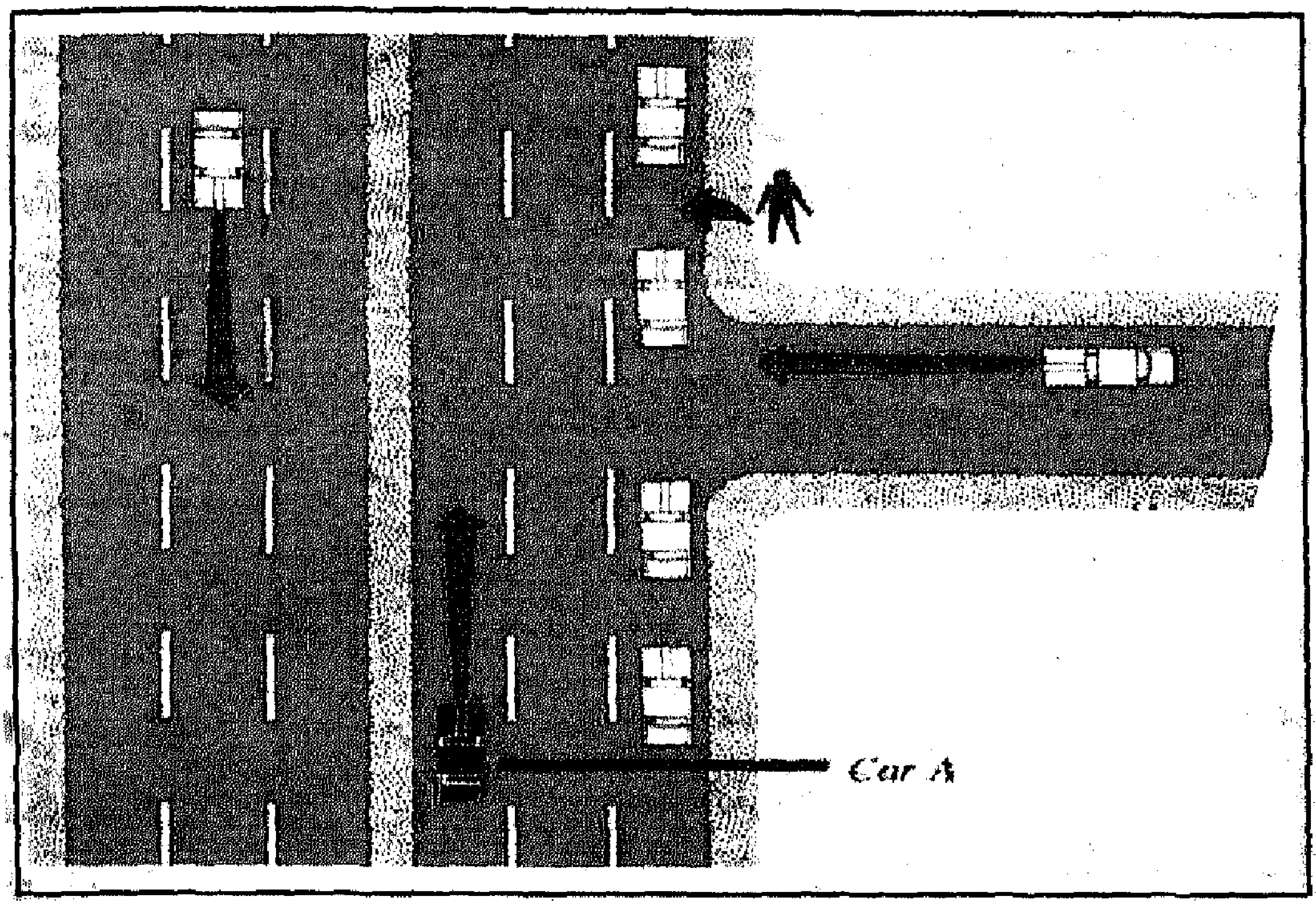
ومقدار المسافة الأمنه يعتمد على ظروف الطريق والمسار الذى تسلكه ، وضع فى إعتبارك على الأقل خمسة مواضع للسيارة فى كل حارة ، كما فى الرسم فإن الموقع ج هو فى منتصف الحارة بالطريق وهو الوضع الطبيعى للسير ى ١/٢ ، ش ١/٢ موضعين للجانب الأيمن أو الأيسر من الحارة ، ى ـ ١ ، ش ـ ١ هو الوضع الذى تكون فيه السيارة على خط الحارة وأخذ هذا الوضع يعتبر تغيراً للحارة ، أخذك فى الإعتبار هذه الأوضاع الخمسة



وإبتعادك عن السيارات بجانبك بمقدار سيارة ونصف يساعدك على تقدير الحد الأدنى لتجنب المخاطر .

وبجانب إحتساب مسافة الأمان يجب أن تسمح زيادة المسافة لتجنب مخاطر الأشياء التى لا تراها مثل عند إقترابك من تقاطع الرؤية به محدودة فقد لا تستطيع رؤية السيارات القادمة منه، فإذا كان التقاطع من جهة اليمين فيمكنك التأكد من خلو الحارة اليسرى

واللجوء إليها إذا أمكنك ذلك، وقد يصادفك فى مسارك إثنان أو أكثر من المخاطر فى نفس الوقت مثلاً إذا كانت هناك سيارة أمامك فى الإتجاه الآخر وسيارة أخرى منتظرة فى إتجاهك، يجب أن تحاول تقليل المخاطر من السيارتين ومثل هذا الموقف يتطلب مواءمة ، وعندما يكون عليك تقليل مخاطر من جهتين أو أكثر فى



نفس الوقت فإنه من الأفضل إتباع الأتى :

- ١ - إسمح بمسافة كافية بينك وبين الخطر الأكثر أو الأقرب

٢ - إسمح بمسافة أكبر جانب الطريق الذى يمكن أن يكون الخطر أكثر حدوثاً من ناحيته .

إرشادات لإختيار أنسب مسار للرحلة :

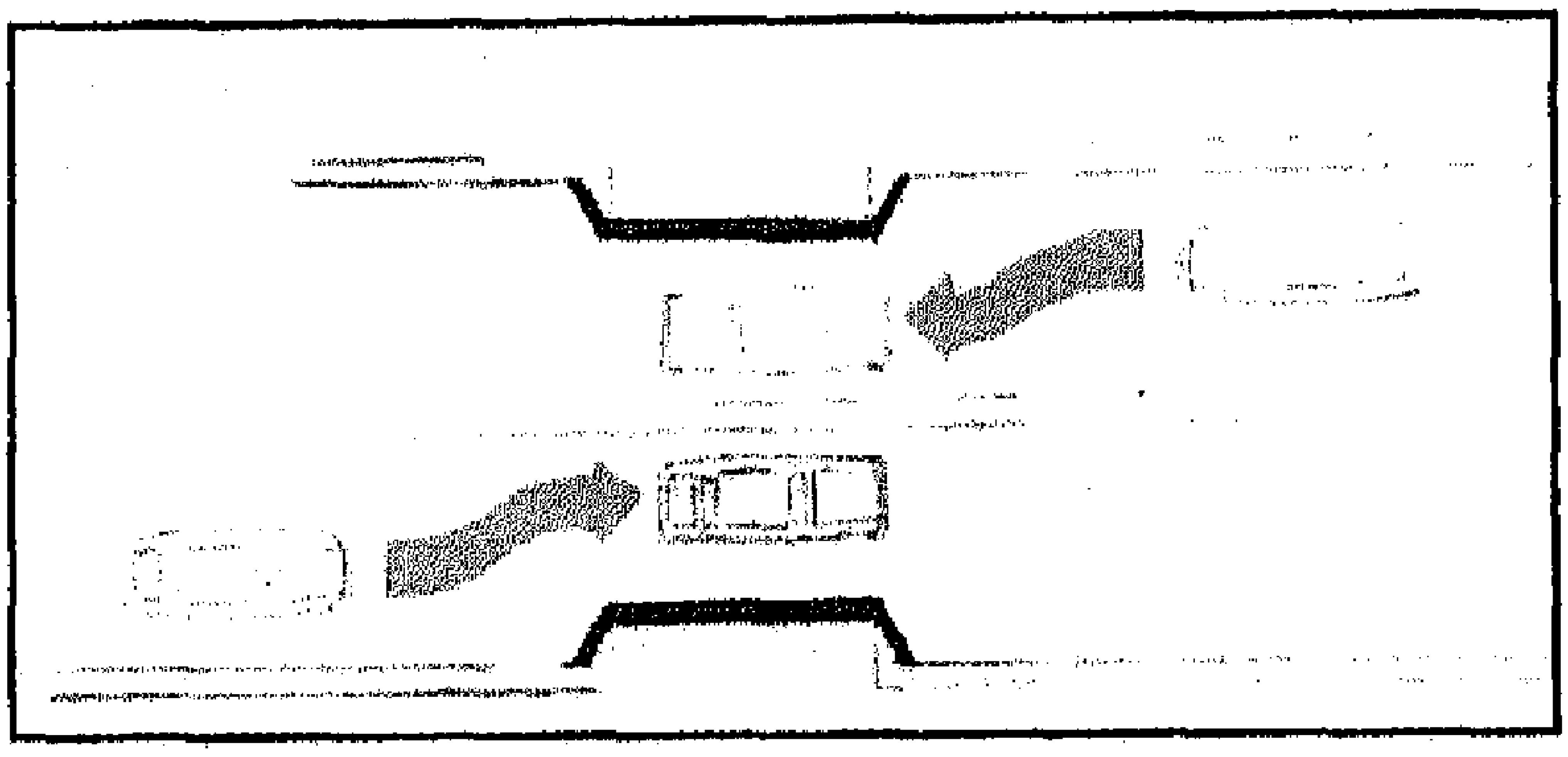
إختيار حاره أو مسار للرحلة هو عملية مستمرة لتحديد أفضل الخيارات من البدائل المتاحة ، فى بعض الأحيان قد تكون جوانب الطريق أفضل الإختيارات وهنا بعض الأسئلة لتحديد مسار الرحلة.

* أى مسار يمدك بأنسب مسافة آمنة من الجانبين ؟

* أى مسار يمدك برؤية شاملة للطريق ؟
* أى مسار يمدك بالدخول فى حركة المرور ؟
* أى مسار يمدك بأفضل سطح للطريق ؟

فى الرسم المبين السيارة أ قائدها قد أختار انسب مسار للسير حيث أنه ترك مساحة كافية لتجنب مخاطر قدوم سيارة من تقاطع أو عبور أحد أفراد المشاة الطريق كذلك مخاطر السيارات المتحركة فى الجانب الأيمن من الطريق .

تنظيم الوقت :



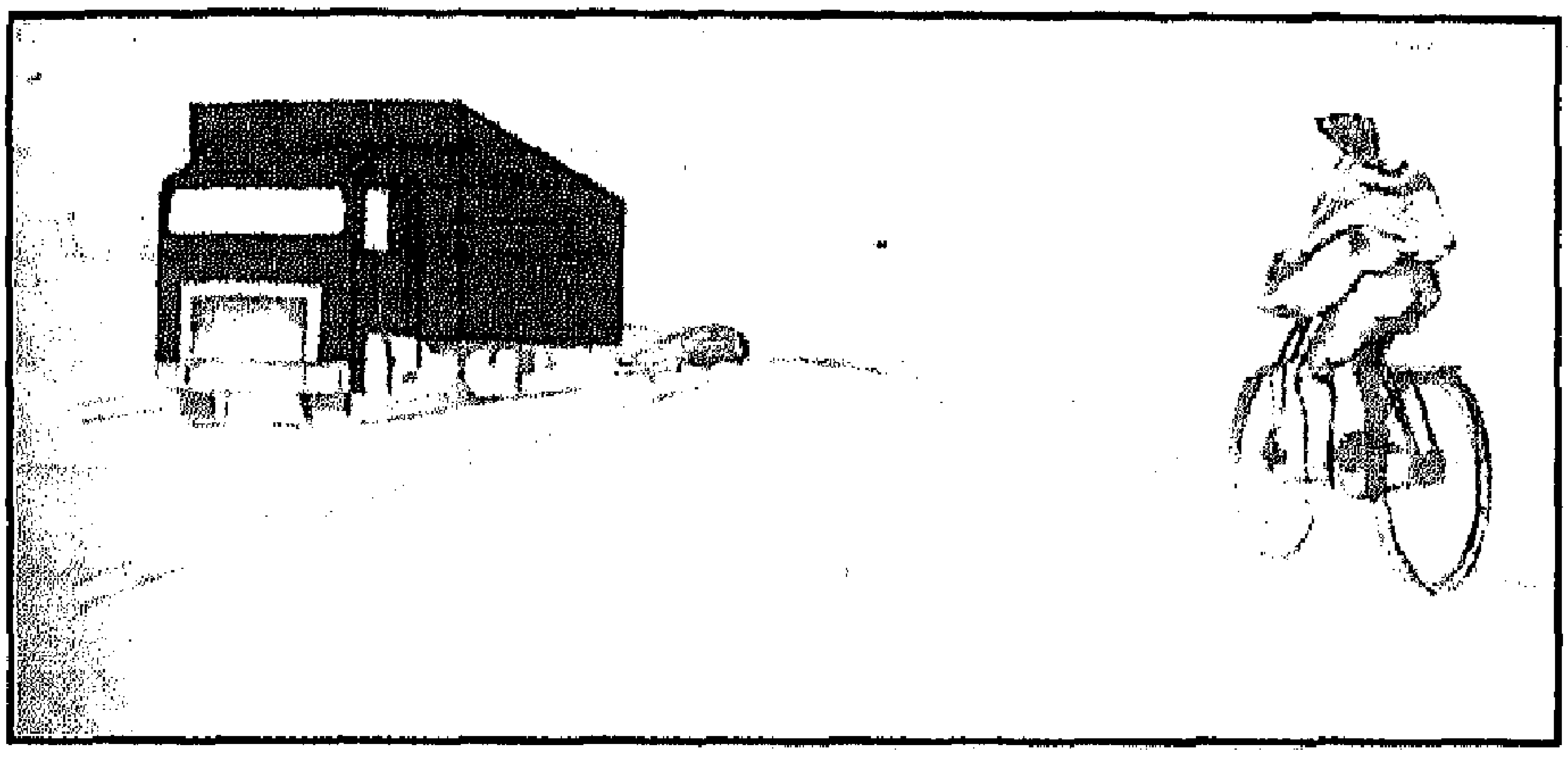
التوقيت المناسب هام للقيادة بأمان وهو يشمل ضبط سرعة السيارة والوقوف على أسباب الحوادث يجب دراسة حركة رد الفعل عند مواجهة خطر خلال ٢ - ٣ ثوانى .

يجب أن تعلم أين ومتى تقترب منك المخاطر وتعترض مسار رحلتك ، متى وكم يمكنك زيادة السرعة أو الإقلال منها وهو ما يعتمد على تقديرك الجيد .

إختيار أفضل مكان لمقابلة حركة المرور:

التوقيت السليم هو الوسيلة المناسبة للإقلال من زمن الحوادث مع السيارات المتحركة والمشاة وهذا يصدق بصفة خاصة عندما يكون لديك حدثين أو أكثر تتعامل معهم فى نفس الوقت والمكان والتوقيت السليم الذى تتخذه هو الذى يستطيع أن يجعلك تتعامل مع كل حدث على حده ويعطيك كذلك الفرصة للتعامل مع ما يهددك فى المكان بمسافة أفضل ورؤية أشمل مع التدريب على إستخدام الوقت لتتجنب مقابلة شاحنة ضخمة على كوبرى ضيق أو مقابلة حركة سريعة للمركبات فى منطقة تكون فيها الرؤية محدودة .

والتوقيت هام فى الوقت الذى تتعدد فيها مصادر الخطر ويتيح لك الفرصة لإتخاذ خطوات وقائية .
أفرض مثلاً أن بجانبك شاحنه وهناك طفل يقود دراجته على يمين الطريق وبما أن هذا الطفل هو أقرب لعمل حركة مفاجئة يجب أن تتيح مسافة أكبر والإقتراب من الشاحنة أكثر كما يمكن إستخدام آلة



التنبيه مع إعطاء المسافة الآمنة وعدم التقدم لتخطى الشاحنةفى نفس الوقت
إختيار الوقت المناسب لعمل المناورة :
كما أوضحنا من قبل كيف يمكن إجراء المناورة المطلوبة بالخطوات السليمة والقواعد التى يجب أن تتبع .
يجب أن يكون لديك تقدير عن الوقت المستغرق للدوران أو تغير الحارة وإستكمال المناورة
ومع ذلك فإن كثيراً من السائقين يخطئون فى تقدير الوقت والمكان أثناء إجراء المناورة .
حاول أن تتخير أفضل الخيارات المتاحة بالطريق وفقاً لحركة المرور، وعلى سبيل المثال حاول أن تتجنب التخطى أو تغير الحارة فى المناطق المحدودة الرؤية أو مناطق وجود مياه على سطح الطريق ، تجنب التخطى أو تغير الحارة عندما تكون سيارة أخرى فى منطقة رؤية محدودة بالنسبة لك إجعل هناك وقتاً لإجراء المناورة حتى تكون بهدوء وتدرج ، فإنك بذلك تعطى الآخرين من

مستخدمى الطريق الوقت اللازم للتعامل معك ومع الطريق وحركة المرور .

فإذا ما إفتقدت حارة الدوران فإنه من الأفضل أن تستكمل السير حتى تقابل التقاطع التالى .

إختيار الوقت المناسب لحركة السائقين:

كثير من الحوادث تكرر نتيجة أن السائقين لا يعطون الإهتمام الكافى للتصرف المناسب فى التوقيت المناسب .

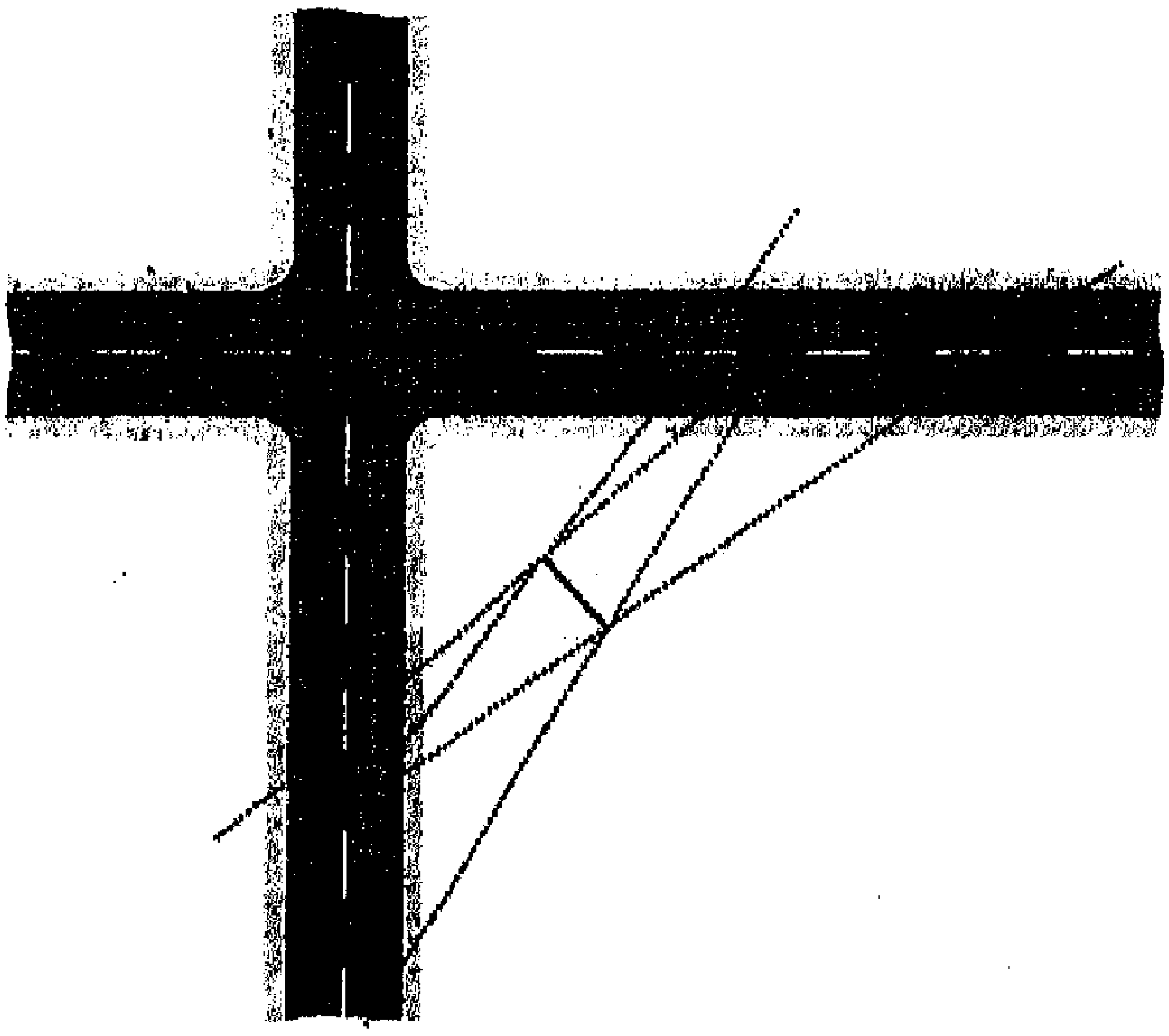
وبصفة عامة فإنك عندما تكون مشغولاً بإجراء مناورة ما فإن الأفعال الأخرى غير اللازمة لإجراء المناورة يجب تجنبها ، مثلا فى وسط الدوران فإن الوقت ليس مناسباً لعملية نقل عصاه الحركة كما أنه ليس الوقت المناسب لإستعدال واقى الشمس إذ يجب أن يتم كل هذا قبل الدوران بالفعل، فإذا لم تتذكر ذلك فيجب عليك الإنتظار حتى الإنتهاء من إستكمال الدوران .

كما أن هناك أفعالاً أخرى لا علاقة لها بالقيادة يجب أن لا تؤثر على التركيز اللازم والكافى أثناء القيادة مثل الإستماع للراديو وتغيير المحطات أو التدخين أو الأكل أو قراءه الإعلانات على جانبى الطريق أو ضبط درجة التكييف .

لذا للتقليل من مخاطر عدم الإنتباه للقيادة والقيام بهذه الأفعال يجب الإهتمام مسبقاً بإجرائها حتى يمكن التفرغ للقيادة .

إختيار أنسب سرعة :

السرعة توفر الوقت بالطبع ، كذلك السرعة من الممكن أن تخلق مشاكل متعلقة بالإستخدام الأمثل للوقت والمسافة ، والهدف من السير على طريق ما وفق السرعة



المحددة بالقانون هى توفير الحماية والأمن لقائدى المركبات على هذا الطريق .

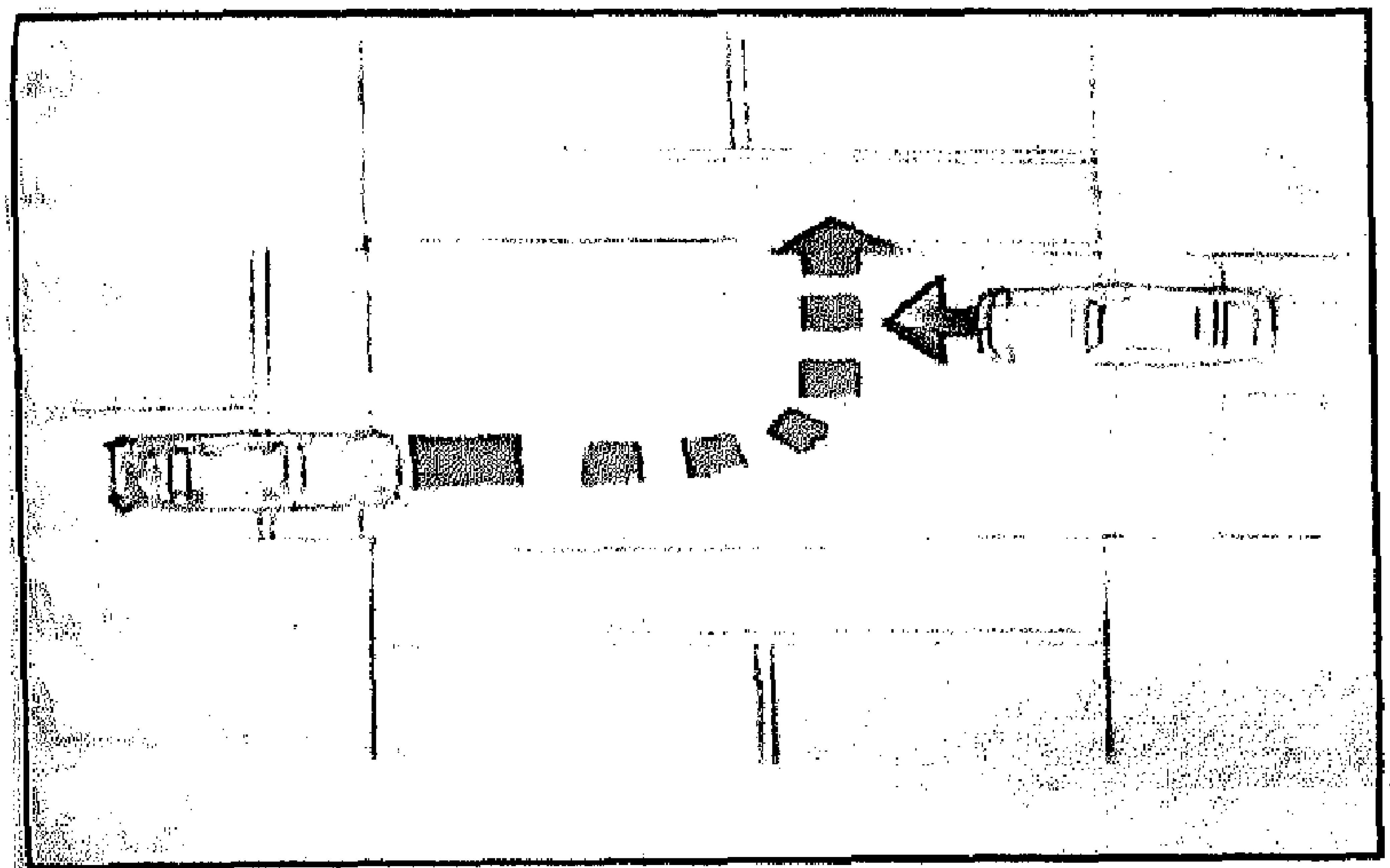
فما هى السرعة المناسبة لظروف حركة المرور ؟ وكيف للسائق أن يتخير سرعته ؟

السرعة المناسبة والصحيحة فى أى ظروف هى السرعة التى يستطيع السائق أن يتحكم أثناءها فى سيارته بأمان خلال سيره ، وهى لا تؤثر فقط على السائق. ولكن تمتد للسائقين الآخرين على الطريق والمشاة وعلى تصرفاتهم وتجاوزها قد يدفعهم لأ فعال خطرة تؤثر على ممتلكات وأرواح الجميع .

ضبط السرعة لحالة الطريق :

التغير فى حالة الطريق أحد العوامل التى تؤثر على ضبط السرعة فإن المسافة التى تستطيع أن تراها أمامك فى مسار رحلتك تؤثر بالطبع على السرعة التى تتخذها للسير بأمان ، لذا يجب ألا تزيد سرعتك عن مدة أل ٤ ثوان اللازمة للتوقف بأمان .

التغير فى الرؤية ، تتبع السير ، المسافة الآمنة هى الثلاثة عوامل التى يجب مراعاتها عند الإحتياج لضبط السرعة .



وعموما فإن أنسب سرعة للسيارة هى التى تتيح إستخدام:-

الفرامل – عجلة القيادة – المناورة.

إعطاء وقت للملاحظة وإستقراء المعلومات :

الوقت لازم لجمع المعلومات وتحليلها للأحداث التى تمر على الطريق ومن خلال هذه المعلومات التى نأخذ بناء عليها قراراتنا ، وتختلف عملية جمع وإستقراء المعلومات من شخص لأخر وفق عوامل عدة متعلقة بالسن والحالة والنوع والخبرة، لذا فإن إكتساب عادة الملاحظة والإستقراء فى التوقيت المناسب من الأهمية ومن المهارات الأساسية للسائق

إعطاء الوقت لإتخاذ الأفعال والمناورات :

الوقت مطلوب لإستخدام الفرامل وإدارة عجلة القيادة ، كذلك الوقت مطلوب لزيادة السرعة والدخول فى المنطقة المرورية الآمنة والسرعة مطلوبة بالقدر الذى يسمح به الوقت وعادة فإن الوقت الأكثر مناسبة لبدء التحكم حوالى ١/٢ ثانية .

إعطاء وقت لتجنب مخاطر حركة المرور :

كم وطبيعة مخاطر حركة المرور تتحدد وفقا لضبط السرعة المطلوبة ، فعند إمكانية تقليل المخاطر بإعطاء مسافة كافية فان زمن إقلال السرعة هنا يكون أساسيا . وعندما تكون هناك مخاطر قريبة من السائق فأن الإقلال من السرعة يكون متطلبا .

الفصل السادس
التعامل مع مستخدمي الطريق

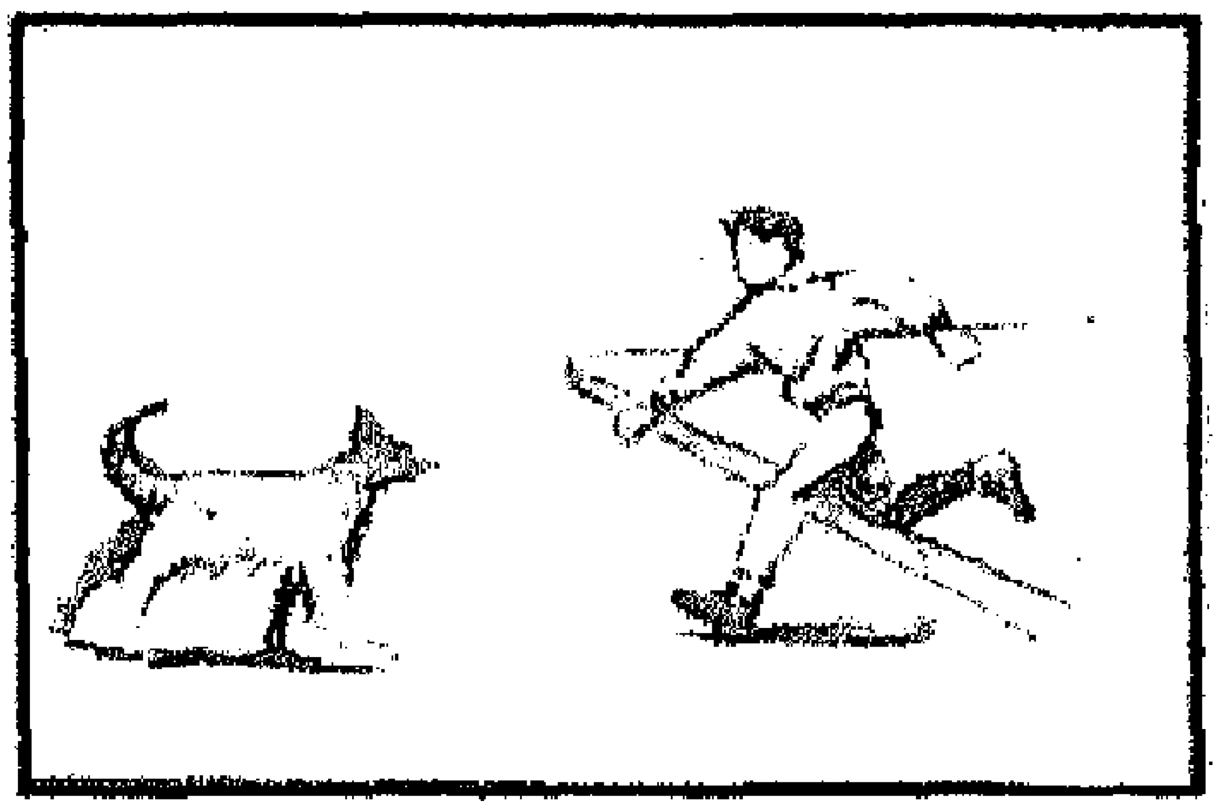
يتكون المرور من جميع الأفراد والمركبات التى تستخدم نظام الطرق العامة للإنتقال من مكان لآخر. فإذا ما تحملنا جميعاً مسئولية المحافظة على هذا النظام فإنه يمكن أن يعمل بكفاءة لصالحنا جميعاً.

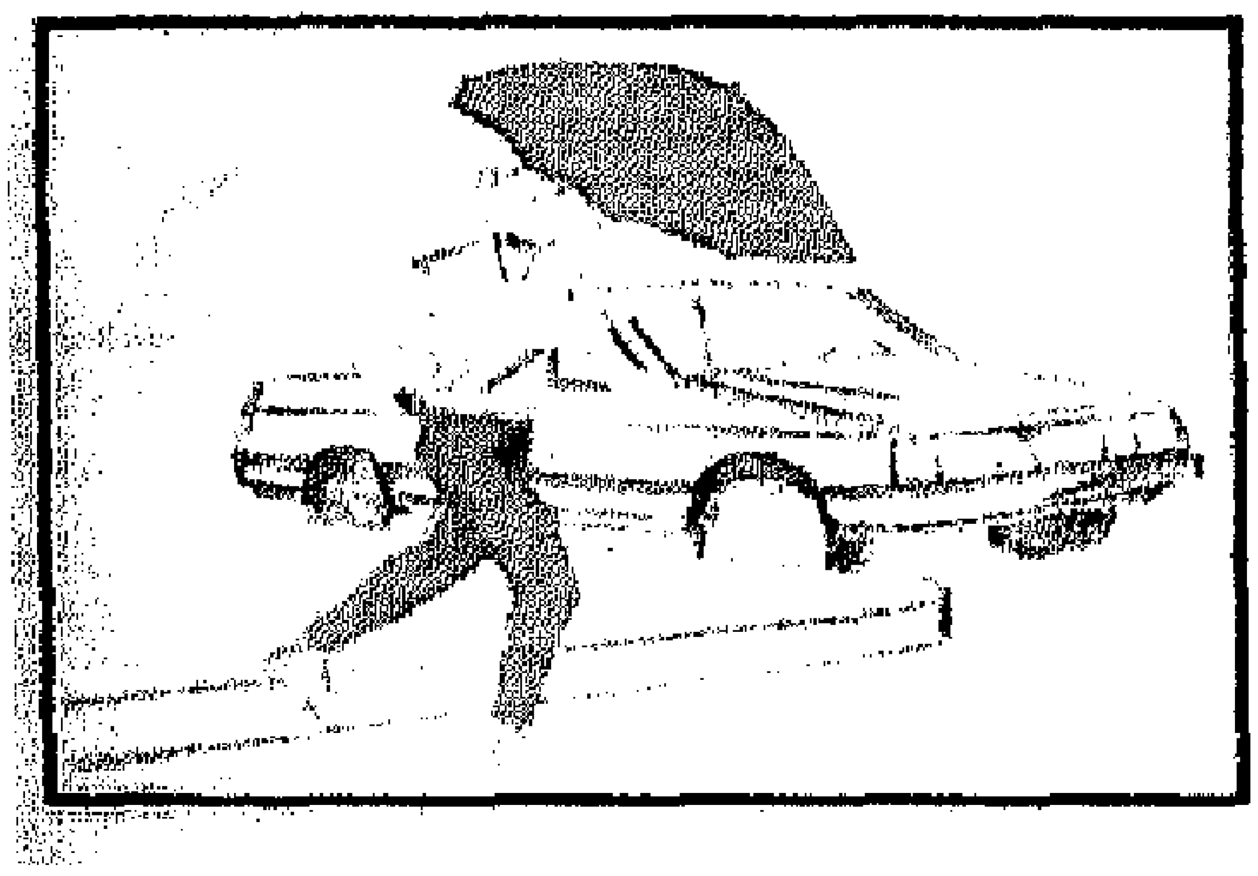
التعامل مع السائقين الآخرين :

معظم حوادث المرور تتكرر عندما تحاول مركبتان إحتلال مكان واحد على الطريق فى نفس الوقت ، وعليك كسائق أن تبحث تحركات مستخدمى الطريق التى من الممكن أن تؤدى إلى حدوث التعارض ، وتستشعر إحتمالية التصادم عند إقتراب مركبتين من بعضهما البعض وبالتالى فإن معرفة كيف يقع خطأ السائقين ومستخدمى الطريق الآخرين سوف يساعدك على أن تقرر المواقف التى تهددك .

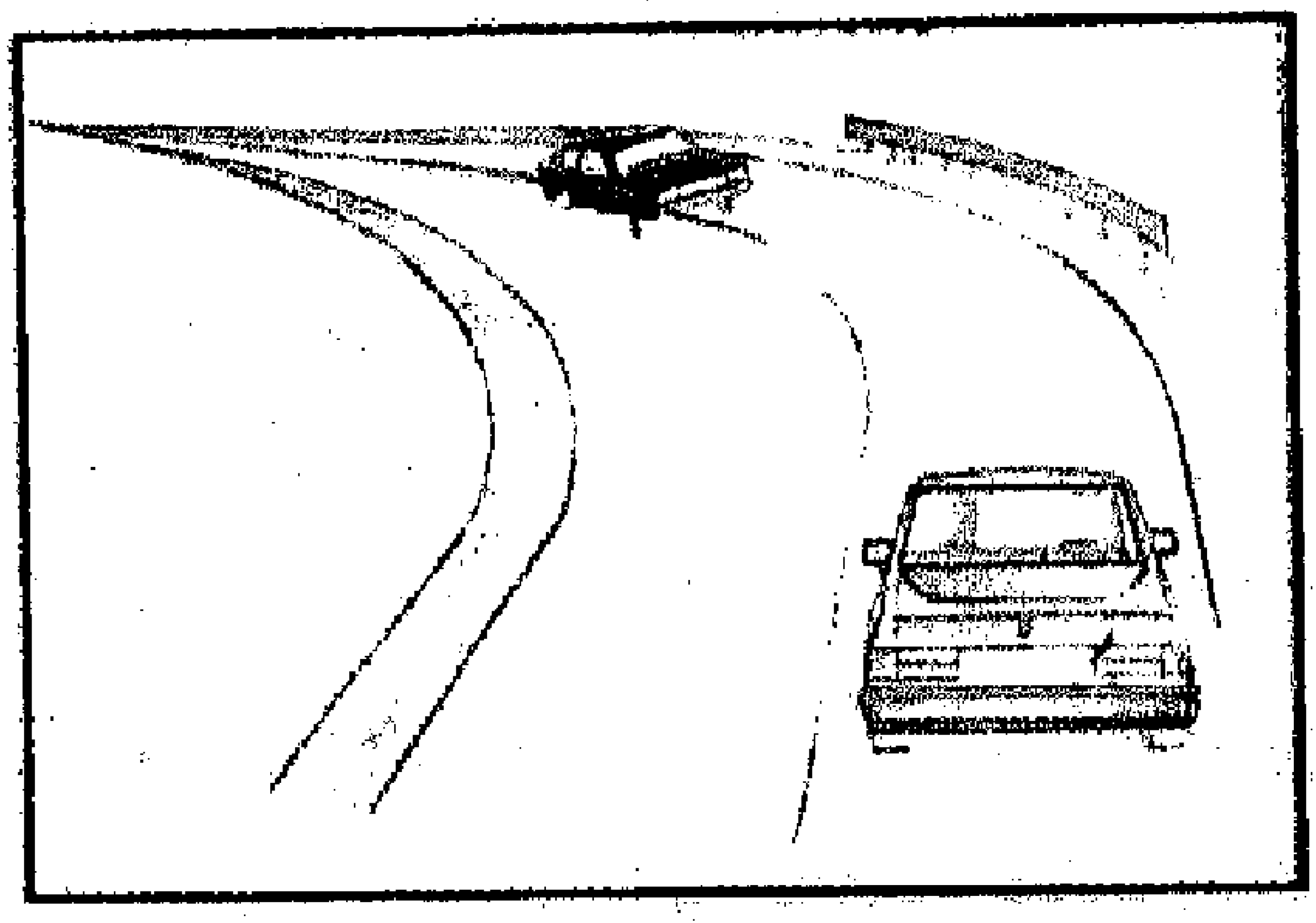
التعرف على إحتمالات التعارض :

فرصه أن تتعارض سيارتك مع مركبات أخرى على الطريق أثناء مسارك الطبيعى أمر وارد ، ينشأ التعارض بدخول المركبات والمشاة إلى مسارك من الأمام أو من الجناب ، ويمكن أن تتوقع نقاط التعارض بنجاح إذا تعلمت ما الذى يجب أن تلاحظه

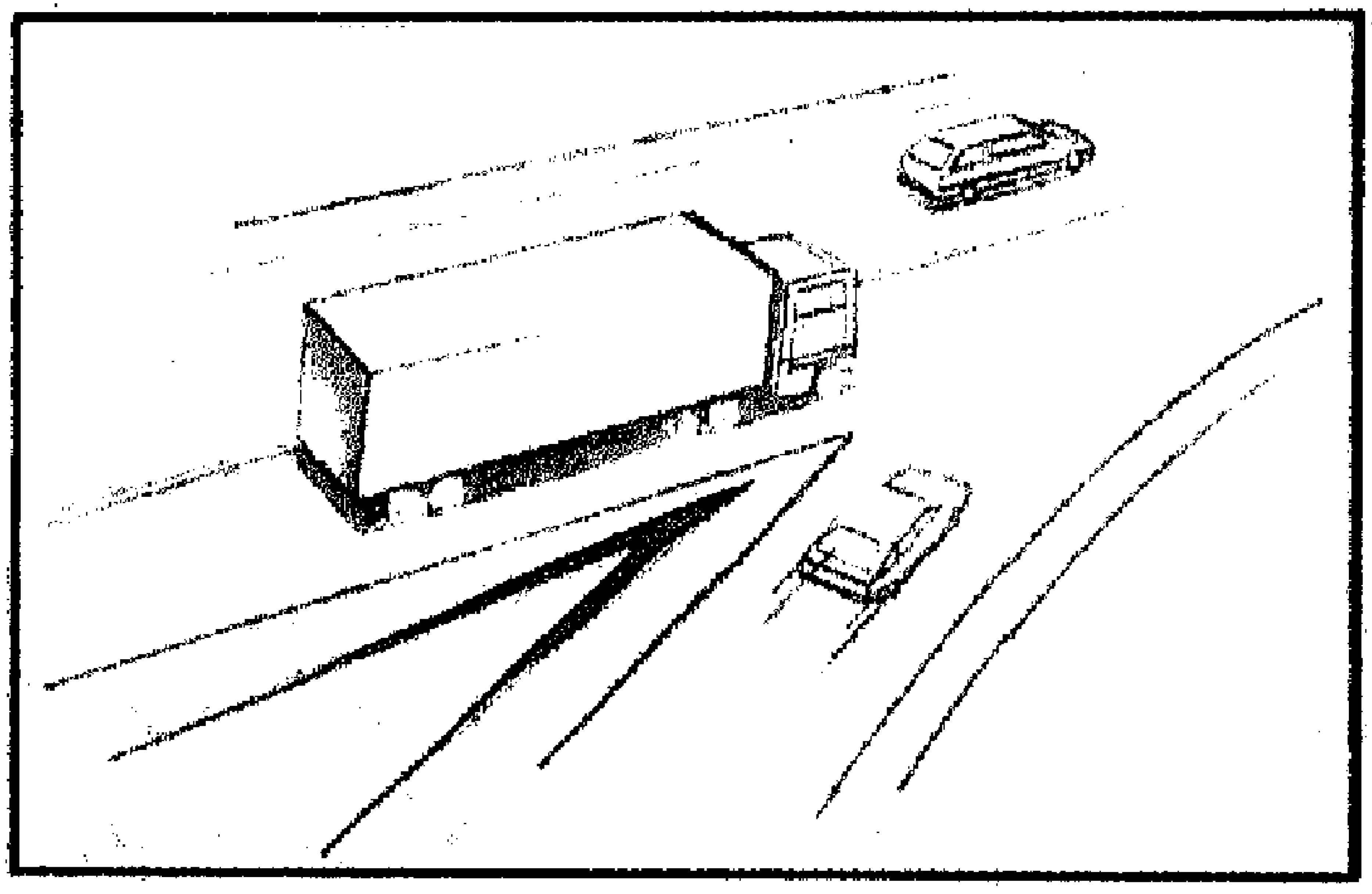




تشكل الخمس نقاط التالية معظم مواقف التعارض
١ـ حالة السيارة القادمة بالمواجهة :
السيارة القادمة بالمواجهة قد تقطع خط المنتصف وتنحرف إلى مسارك وتجبرك على التوقف أو إستخدام الفرامل بشدة لتلافيها عند الدوران من جهتك أو عندما تتخطى سياره أخرى ، وحتى فى الطريق السريع قد تقوم المركبات بالتخطى من المنتصف أو من خلال جوانب الطريق مهدده بحوادث بمقدمة السيارة .



٢ـ حالة الدخول والإلتحام :
فى حالة الدخول والإلتحام ،المركبات تدخل إلى مسارك بزاوية مفتوحة من كلا الجانبين وهذه السيارات تكون مسرعة ، ربما تكون فى محاولة للدخول فى حاره أخرى من الطريق أو تتحرك من منطقة إنتظار على جانب الطريق ،كذلك على الطرق السريعة فإنه قد تقوم مركبات بالإندماج بطريقك من منازل كبارى علوية أو حارات أخرى سريعة.
هذه المركبات أو الشاحنات ذات الحمولة الثقيلة يمكن أن تعترض مسارك من الجناب .



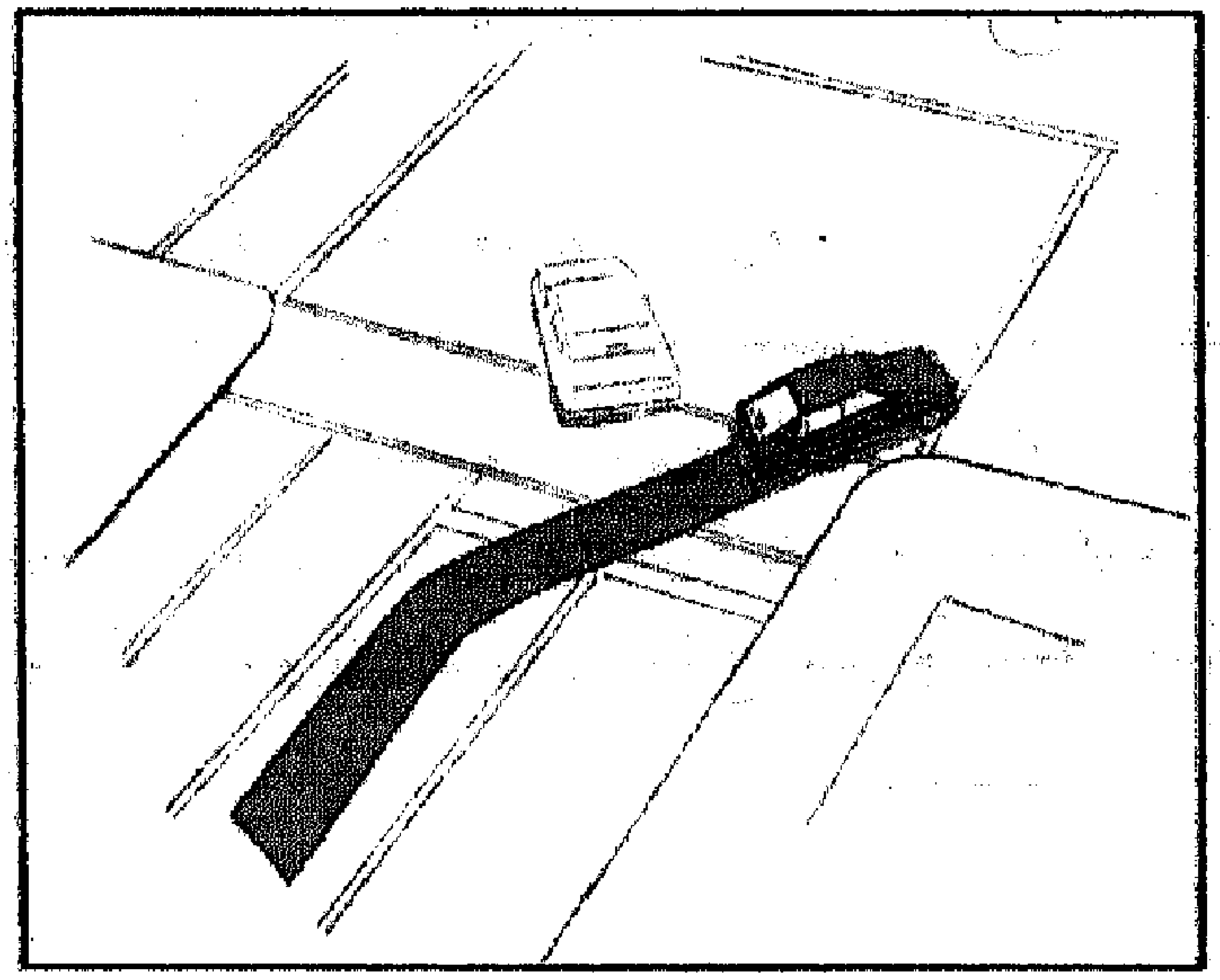
كن حذراً من التعارض مع السيارات القادمة

٣- السيارات المتحركة فى إتجاهك :

السيارات المتحركة فى إتجاهك يمكن أن تؤدى إلى مشكلتين، سائق السيارة المتحركة فى إتجاهك يقف فجأة أو ينحرف من الحارة تجنباً للإصطدام بمركبه أخرى على الطريق فاقداً للسيطرة على المركبة، وفى كلتا الحالتين فإن التصادم قد يقع كنتيجة لهذا .

٤- تفادى السيارات و المشاة:

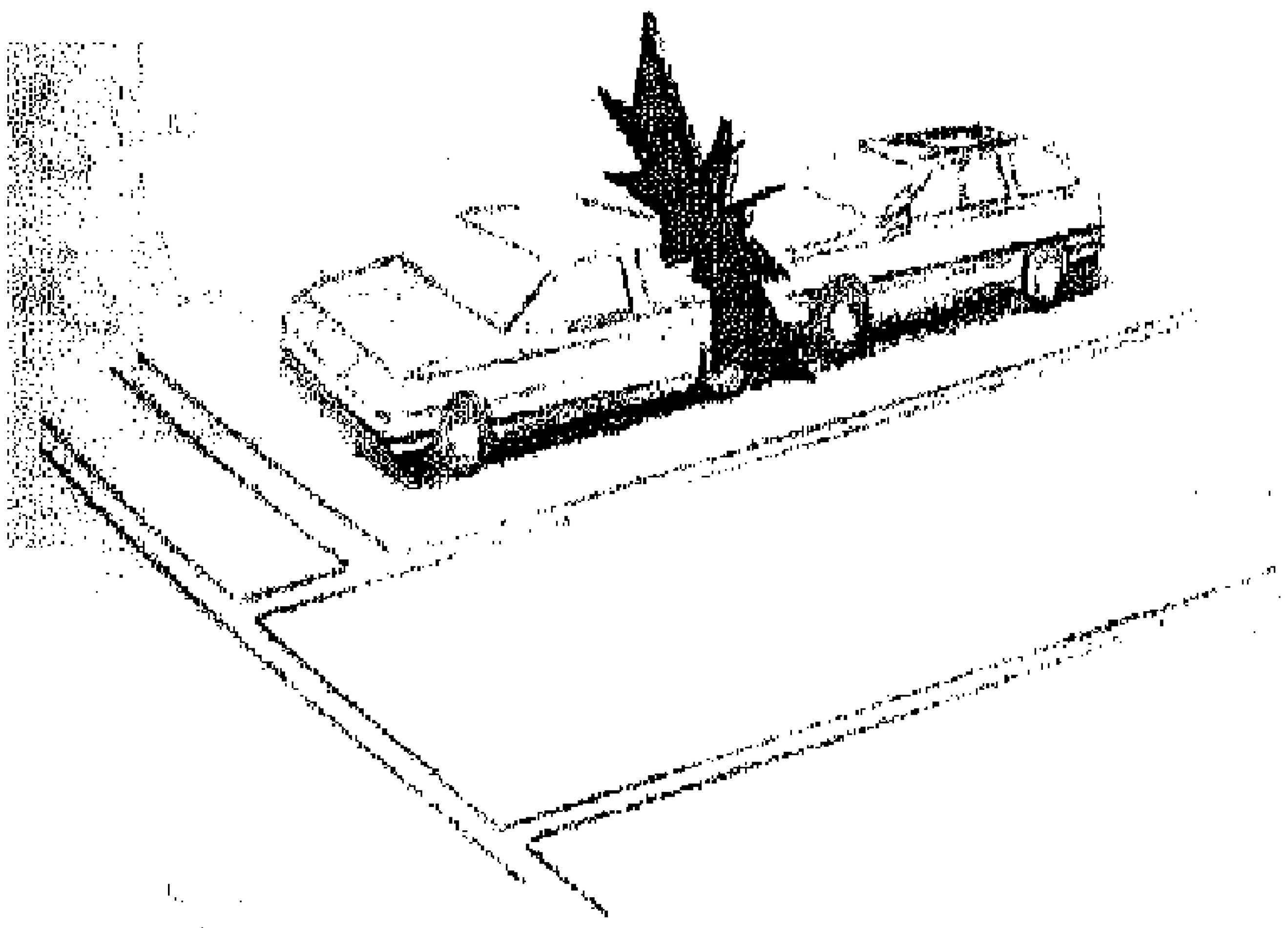
تفادىالسيارات والمشاة يمكن أن يؤدى إلى مخاطر جادة وبالرغم من وجود العديد من وسائل وإشارات التحكم المستخدم لتنظيم سلوك قائدى المركبات والمشاة فأن نسبة كبيرة من الحوادث تقع فى التقاطعات بالإضافة إلى المشاة الذين يمكن أن يتحركوا فى مسارك من أى نقطه خلال سيرك بالمركبة.



٥- متابعة حالة المركبات بالطريق :

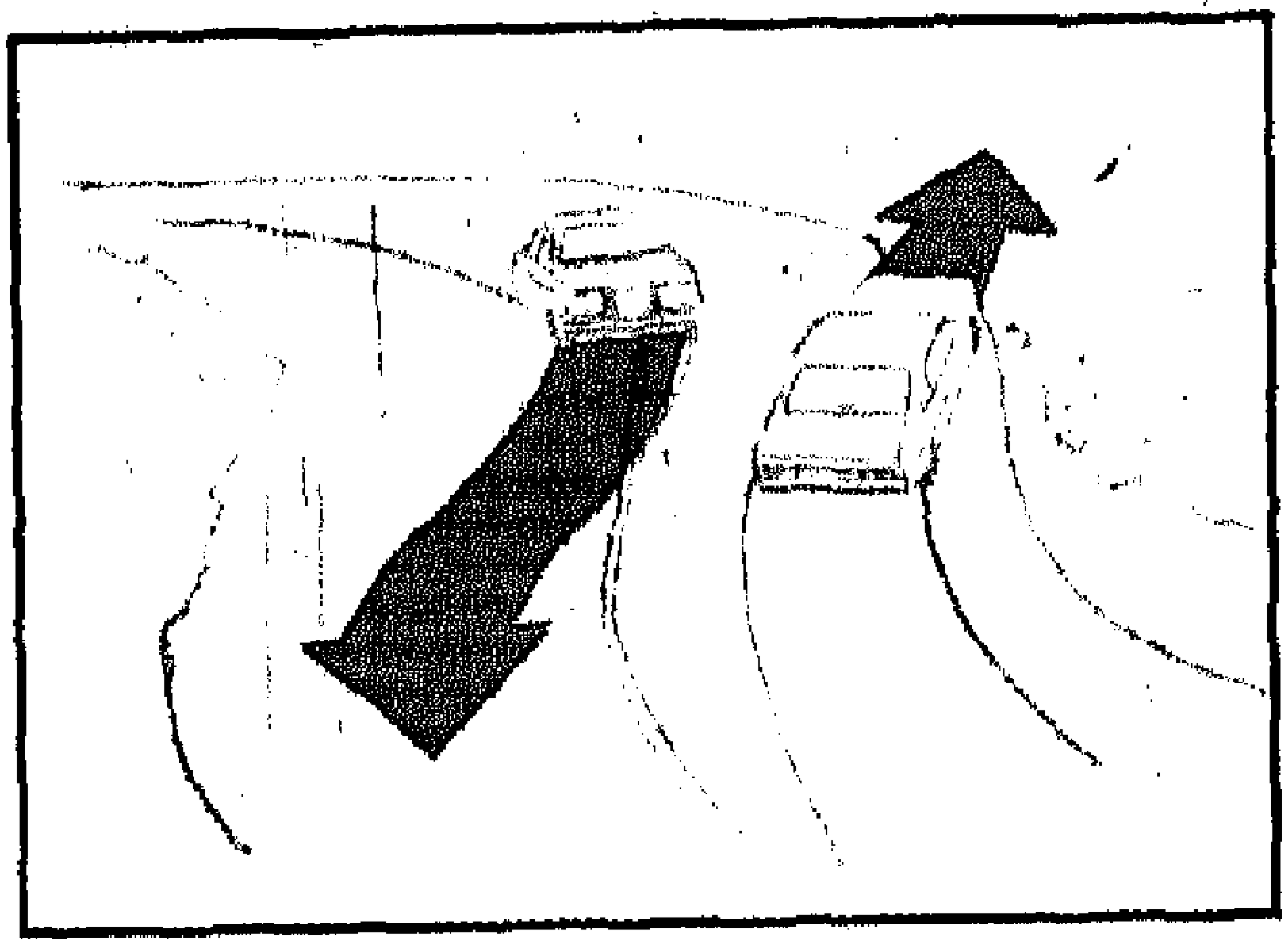
متابعة حالة المركبات التى يمكن أن تصطدم بك من الخلف إذا توقفت فجأة

آلاف من الحوادث تتكرر سنوياً ، السائقون غير المتنبهين



يخلقون مشاكل جمة ،وتبدو المشكلة أكثر تعقيداً ليلاً .

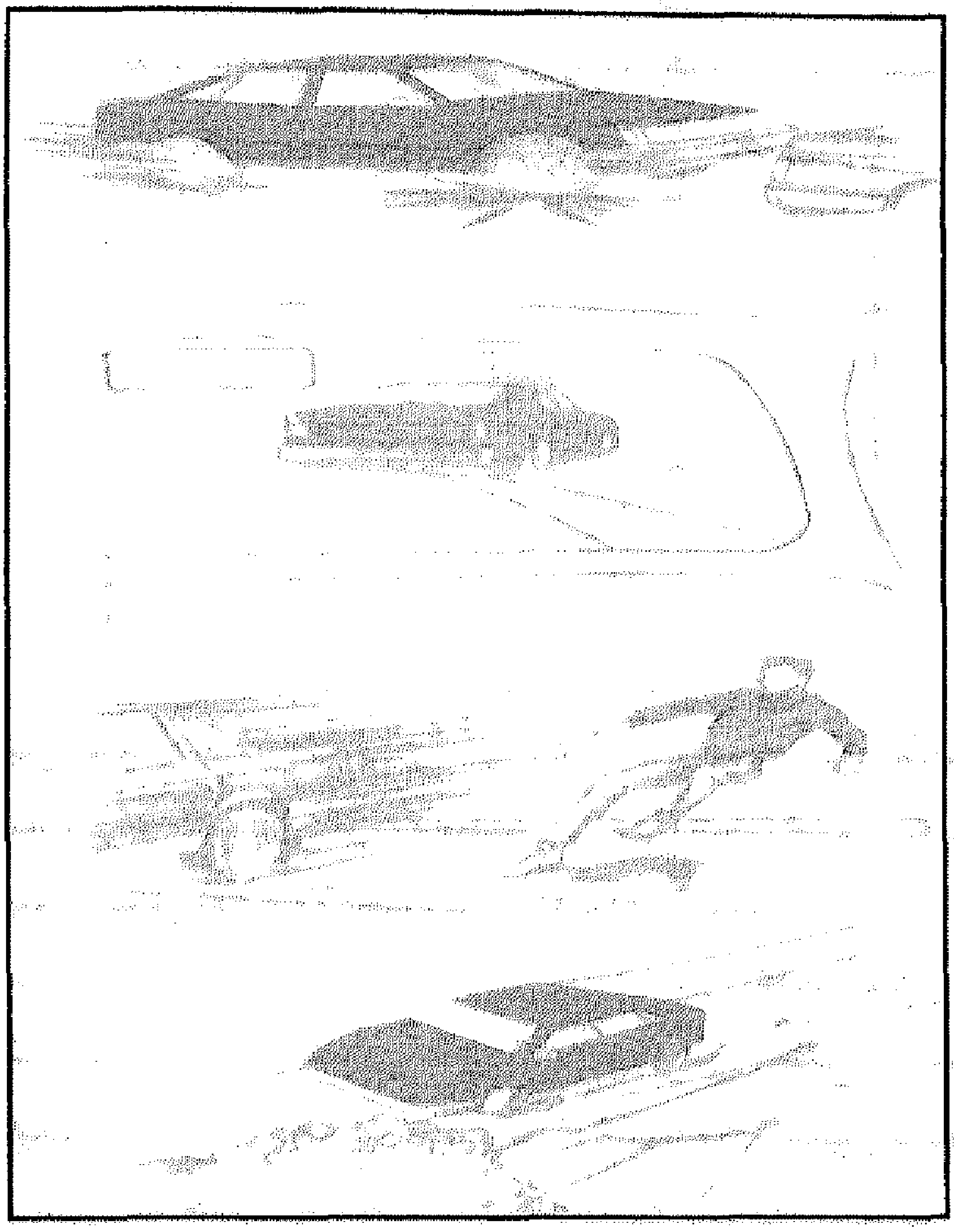
فى كل من المواقف السابقة سوف نتلقى معلومات للمساعدة على التعرف على هذه السلوكيات من السائقون الآخرين أو مستخدمى الطريق الذين من شأنهم زيادة إحتمالات التصادم .



السائقين يمكنهم أن يزيدوا أو ينقصوا من سرعتهم أو تغيير إتجاههم لليمين أو لليسار أو الإستمرار فى إتجاههم بنفس السرعة ، والجمع بين السرعة والإتجاه من الممكن أيضاً .

فى معظم الأحوال واحد فقط أو أثنين من هذه التحركات يؤدى إلى التصادم أثناء مسارك فى أى لحظه وفى حالة السيارة القادمة من الأمام يجب أن تعرف إذا ما إستدارت هذه السيارة يساراً لتقطع طريقك أو عبرت خط المنتصف معترضة طريقك .

أما بالنسبة للسيارة أمامك وفى إتجاهك فإنك فى حاجة إلى التعرف على ما إذا كان سائقها سوف يقلل من سرعته أو أنه سوف يستخدم الفرامل فجأة .



التعرف على إذا ما كانت سياره سوف تعبر التقاطع في نفس الوقت الذى تعبر فيه هذا التقاطع ! وما إذا كانت السيارة القادمة من خلفك قادرة على أن تخفض من سرعتها إذا ما فعلت ذلك ! أم إذا كانت السيارة المنتظرة على جانب الطريق سوف تتحرك إلى مسارك !

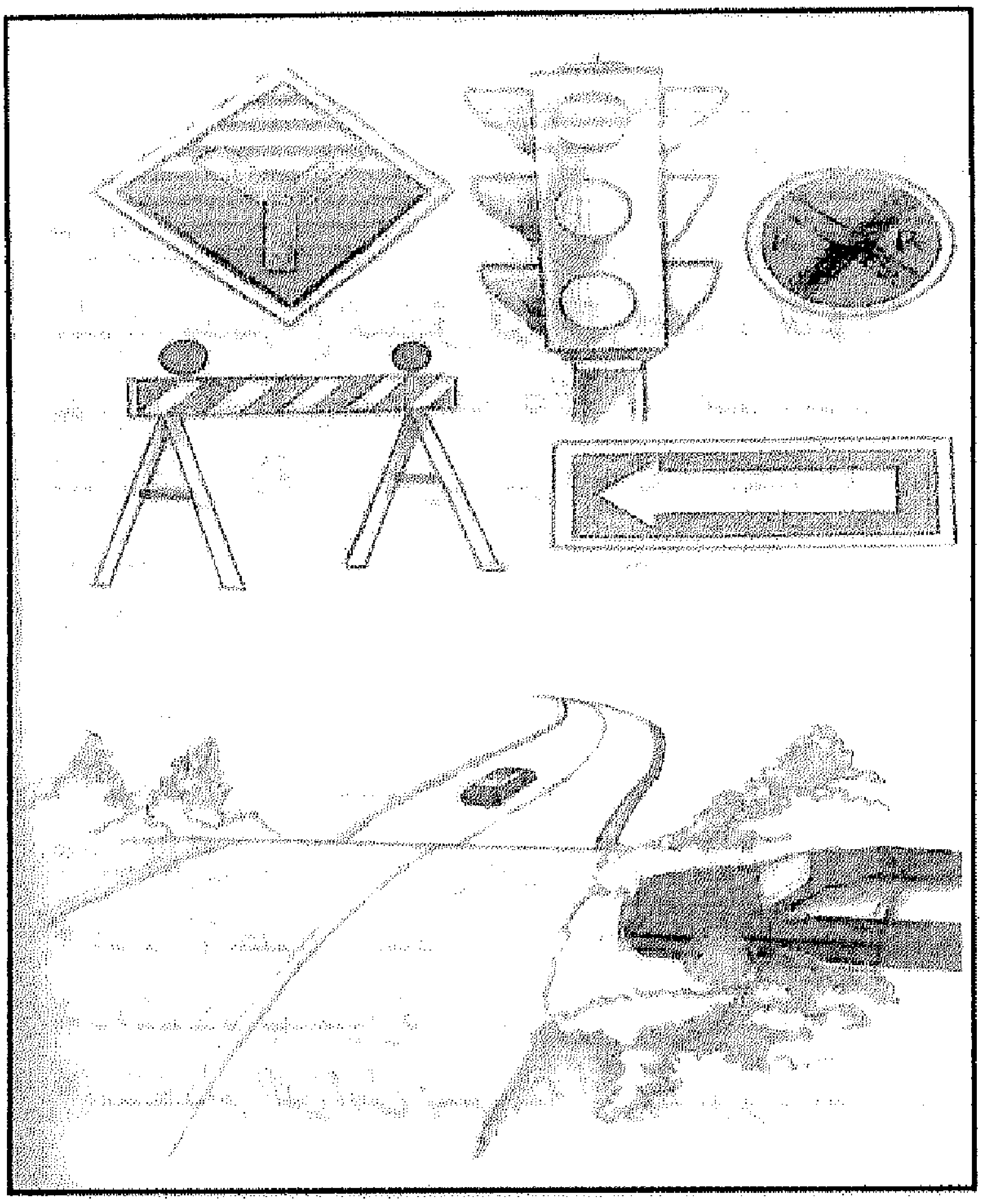
السؤال الرئيسى هو-

"ما هو تصرف السائقين الآخرين الذى من الممكن أن يزيد من إحتمالات وقوع التصادم؟

يجب عليك أن تلاحظ بوادر تصرف واحد أو إثنين لهذا السائق أثناء سيره .

معرفة الأخطاء الشائعة للسائقين يمكن أن تساعدك وتقود إلى معرفة إحتمالات التصادم ، قليل فقط من الحوادث لا تتكرر نتيجة خطأ بشرى ، الجانب الأكبر من الحوادث أخطاء متكررة من السائقين ، أنت نفسك سوف تقوم بأخطاء قياده قليلة ويمكنك تجنب أخطاء الآخرين من مستخدمى الطريق إذا عرفت نوعية الخطأ الذى تتوقعه وإليك بعض الأخطاء الشائعة :

خطأ السائق بعدم متابعة المرآة أو إشارات التوقف ، خطأ يمنع الرؤية نتيجة اتساخ الزجاج الأمامى أو وجود
اشياء تغطى الزجاج الأمامي أو الجانبى للمركبة ، السائق مشتت وغير حاضر الذهن نتيجة مشاكل نفسيه أو متابعة الإعلانات أو المناظر على جانبى الطريق بشكل يمنعه من رؤية الطريق وباقى مستخدميه بطريقه سليمة ،التدخين ، الأكل أو التحدث مع الراكبين بصحبته والإلتفات لهم

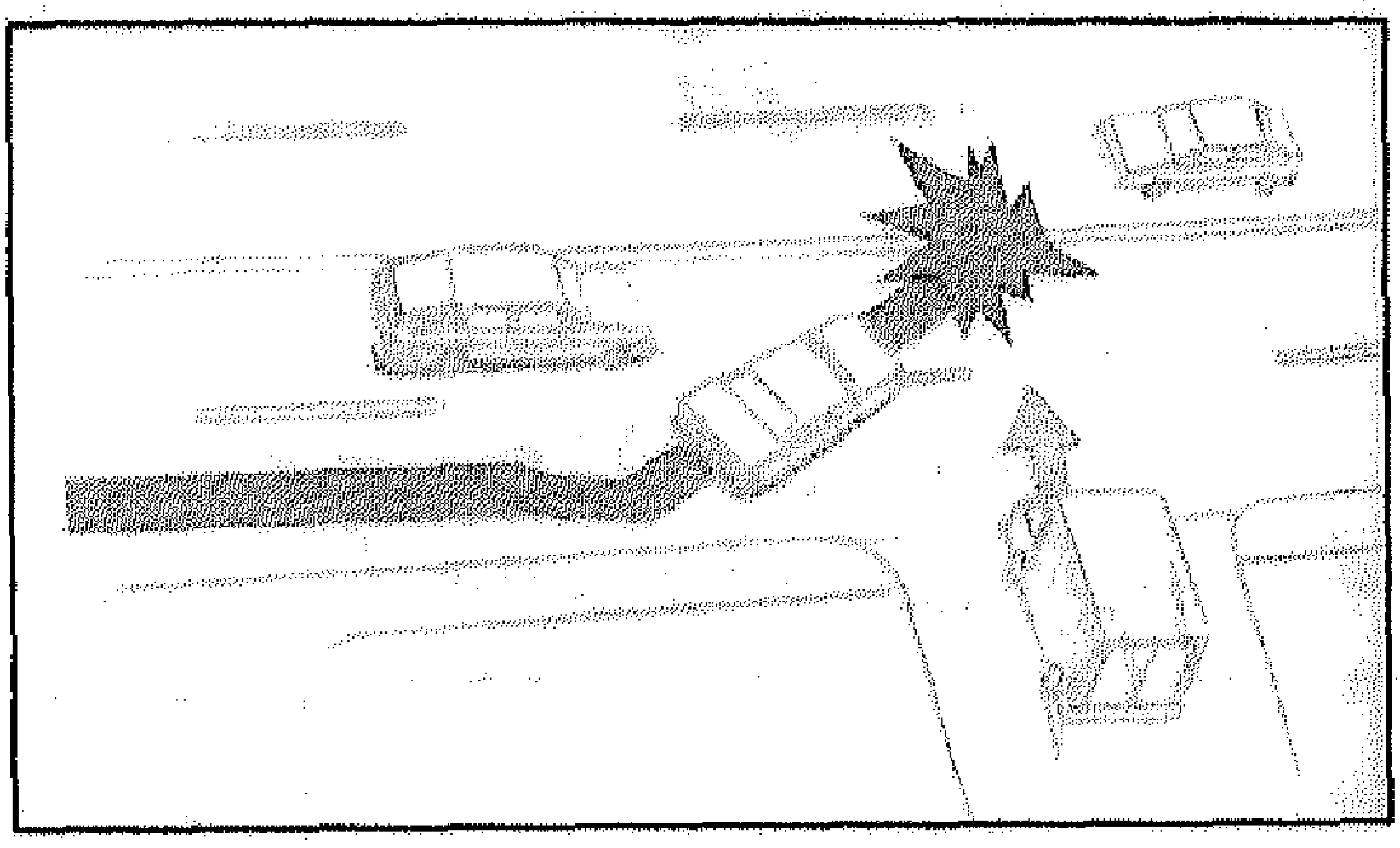


أثناء سيره .

٢ـ مراعاة أولوية السير :

السائق لا يراعى أولوية السير للمركبات بالتوقف والإبطاء مع علامات المرور التى تطلب ذلك.

السائق لا يلتزم بإشارة المرور الحمراء فى التوقف والأخضر للسير.



٣ـ السرعة :

سلوك متسرع السائق فى التوقف أو التهدئة طبقاً للعلامة .

دوران السائق بسرعة عالية ، عدم ضبط السرعة لمراعاة مناطق تستدعى الإقلال من السرعة للإزدحام أو قلة الرؤية .

٤ـ تمييز المسافة والمساحة المطلوبة :

*الإقتراب أزيد من اللازم .

*الإنحراف بزاوية واسعة .

*التخطى أو السير بطريقه غير سليمة .

*الدخول أو الخروج من أماكن الإنتظار.

* عدم الإختيار السليم للحارات أو التوجه الخاطئ للدوران

٥ـ التحكم بالسيارة :

*إستخدام الفرامل بسرعة أو بصورة مفاجئة .

*عدم العودة للطريق بصوره طبيعية عقب الدوران وبسرعة تتناسب مع حركة المرور .
*عدم إستخدام ملابس مناسبة وواقيه، وخوذة الرأس أثناء قيادة موتوسيكل .

إستخدام الإشارات :

*عدم إستخدام السائق للإشارة عندما يقوم بتغيير إتجاهه
*عدم إستخدام الإشارات الخاصة بالإنتظار أو التوقف .
*إعطاء إشارة خطأ .

بعض الأعمال الوقائية تمنع رد الفعل الفجائي لتجنب :

إنتظار السيارات ، المشاة وسائقى الموتوسيكلات ، السيارات البطيئة، السائقين الآخرين الذين لا يمكنهم إستكمال أعمال المناورة .

التواصل مع مستخدمى الطريق :

التواصل يعنى تبادل المعلومات المتاحة للجميع بمعنى الأخذ والعطاء مع الآخرين، السائق والمشاة يجب أن يكون كل منهما قادرا على الأخذ والعطاء ، والسائق كمرسل يجب أن ينتهز أنسب الطرق والوقت لإعطاء رسالة ، وكمستقبل يجب أن تكون قادرا على قراءة الرسائل والإشارات المرسلة إليه من الآخرين ، كثير من السائقين يفترضون أنهم بمجرد رؤيتهم وإشاراتهم للمستخدمين الآخرين أو المشاة فإن هذه الإشارة كافيه ومفهومه .

الأربع رسائل الأكثر شيوعا:

١ـ إبداء الرغبة:

أنا أرغب فى الدوران لليمين أو اليسار ... أنا أدير هنا الآن ... أنا أبطئ ...أنا أريد العبور من فضلك تحرك للأمام ...أنا أرغب فى الرجوع للخلف.

٢ـ التحذير:

هناك مشاكل أمامى فى الحارة التى أسلكها ...أنا يجب أن أتوقف فجأة... هناك خطر فى الحارة التى تسلكها ...إستخدامك للأنوار يصيبنى بالعمى الوقتى .

٣ـ التواجد:
أنا هنا الآن ... لاحظني ... هل تشاهدني ...أنا أقوم بركن السيارة.
٤ـ الاستجابة :
أنا أشاهدك ...استقبلت رسالتك ... تقدم للأمام...سوف أنتظرك ...شكرا لمساعدتي على السير.

في سير المركبات إستخدم وسيلة الإشارة لتوصيل معظم الرسائل ، تغيير الإتجاه يعلن عنه بإستخدام إشارات الجنب الضوئية ، آلة التنبيه تستخدم للتحذير وهكذا ،التواصل الناجح نتيجة لتواصل النظرات بالعين أولا وقبل إستخدام الإشارة أو الوسيلة المناسبة لذلك ، وإليك قائمه بالطرق المستخدمة :

١ـ إستخدام الإشارات الضوئية:
أثناء الدوران ... إشارات الفرامل ...الرجوع للخلف ...الانتظار

٢ـ إستخدام آلة التنبيه :
التنبيه الخفيف .التنبيه الحاد ...التنبيه المعقول

٣ـ إستخدام الأنوار الأمامية :
الأنوار المتقطعة ...التغيير من النور العالي والمنخفض والعكس

٤ـ إستخدام حركة الجسم والإشارة :
إشارات اليد ...هز الرأس...الإبتسامة ...التعجب أو نظرة التساؤل .

٥ـ إستخدام حركة المركبة :
الإلتصاق بحاره بالطريق ...التحرك البطيء .

التعامل مع المشاة

معظم جمهور المشاة يستخدمون وسائل النقل المختلفة وانت كذلك تعتبر من المشاة عندما تغادر سيارتك مباشرة. وهناك أيضا كثير من الناس لم يقوموا بقيادة مركبه من قبل وهؤلاء المشاة وبخاصة الأطفال لا يعرفون سلوك قائدي المركبات أثناء قيادتهم ومن الممكن أن يتسببوا في مشاكل كثيرة وخطيرة للسائقين .

سائقوا الموتوسيكلات عليهم مسئوليه قانونيه وأخلاقية لإتخاذ الإحتياطات الضرورية لتجنب الإصطدام بالمشاة والآدميين وبالتالى فإنهم يجب أن يعطوا الأولوية فى أماكن التقائهم بالمشاة ،لا تفترض أى شيء للتصرف لدى المشاة كباراً أو صغاراً ، إسمح بوقت ومسافة أكبر لهم عن باقى المركبات فى مسارك.

عند إنتظارك الإشارة فى التقاطع تأكد من وقوفك خلف خط التوقف وخطوط عبور المشاة ، تجنب التحرك بسرعة عالية عند ظهور الإشارة الضوئية الخضراء ، إسمح دائماً للمشاة أن يستكملوا عبور حارة الطريق قبل أن تستكمل السير، وعند عبور التقاطعات المستخدم بها إشارات ضوئية كن حذراً للمشاة الذين يعبرون الطريق مع الإشارة، كذلك كن حذراً للمشاة عند الدوران لليمين فى الإشارة الحمراء وهذه المناورة تستلزم من السائق التوقف ثم السير ببطيء ومراعاة عبور المشاة لكلا الجانبين .

راقب المشاة فى مناطق المدارس ،أماكن الإنتظار أو الحدائق ،أماكن توقف أتوبيس المدارس ،التقاطعات وما بين مناطق التجمعات السكنية ، والقيادة فى مناطق المراكز التجارية تتطلب عناية خاصة لأن المشاة يحملون متعلقاتهم وغالبا ما يكونون غير منتبهين، وفى مناطق التجمعات السكنية قد تنشأ مواقف حرجه فى اى وقت مثل الأطفال الذين يقومون باللعب بجانب الطريق .

السلوك غير المتوقع من الأطفال الصغار مشكله خطيرة :

الأطفال أقل من ستة سنوات يقفزون للطريق دون توقف أو رؤية وتظهر المشكلة أكثر عندما لا يكون للطريق جوانب فاصله مما يشجع الأطفال على إستخدام الطريق كملعب .

ولمتابعة التحركات الخاصة بالأطفال، من الأهمية تنمية مهارات عادة الرؤية السليمة وعلى وجه التحديد رؤية المسطح الارضى ، رؤية حركة ، أو ظل ، و حول السيارات المنتظرة كن حذرا للأطفال السائرين أو المسرعين أو الذين يقومون باللعب أو قيادة دراجاتهم ولا تجعل إهتمامك للأطفال الذين تشاهدهم فقط كذلك ظهور حيوانات أليفه يمكن أن يعطيك مؤشرا لوجود أطفال من حولك .

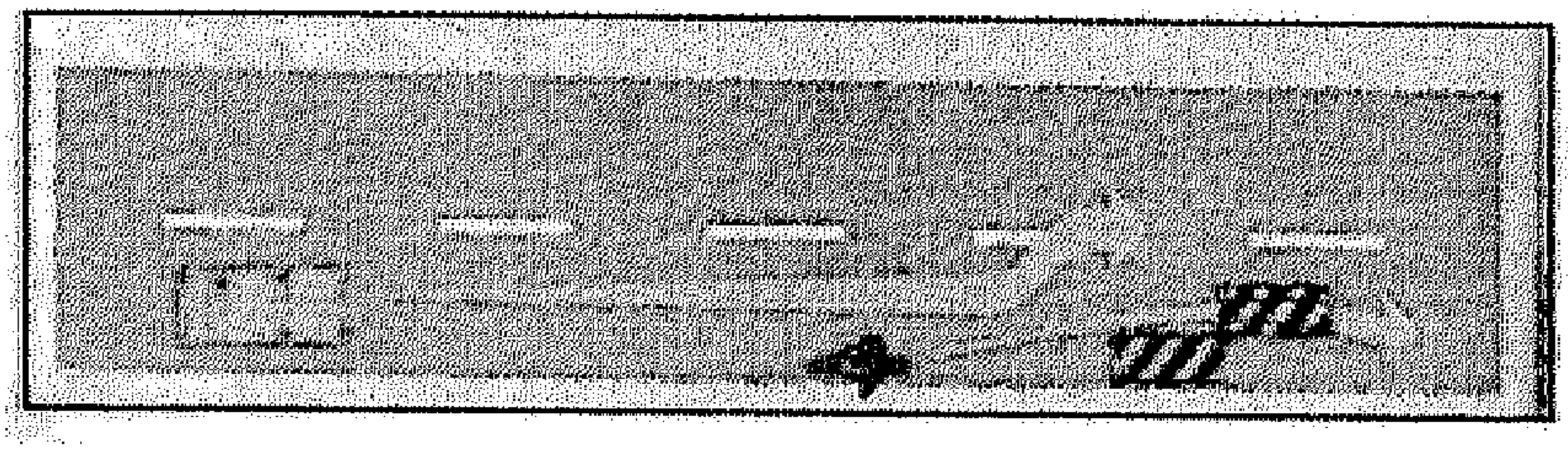
المشاة البالغين فى مناطق التجمعات السكنية أو خارج المدن يمكن أن يواجهوك بمشاكل فهم عادة ما يعبرون الطرق ما بين المبانى ،عمال البريد وأفراد توصيل الخدمات للمنازل والأشخاص الذين يسألون عن عناوين أو يقوموا بنقل متعلقا تهم.

الأشخاص المسنون والواقعون تحت تأثير مخدر يشتركون فى حوادث المشاة البالغين ومن المتوقع أن يستجيبوا بطريقة أقل بطأ ومن الممكن أن يصابوا بالإرتباك بسهوله ، الوقت المحدد من اليوم ،المكان والسلوك يمكن أن يعطوا مؤشرا .

المشاة مثل السائقين يجب أن يتعلموا تقدير المسافة أثناء السير فى الطرق مثال ذلك الشباب يمكن أن يعبروا الشارع المكون من حارتين فى مده من ٤- ٦ ثوان بينما يحتاج المسنين إلى من ٧- ١٠ ثوان لعبور نفس الطريق .

مثل هذه المعلومة يجب أن تؤثر فى ضبط السرعة لتجنب معظم المشاكل مع المشاة .

التعامل مع قائدى الموتوسيكلات والحيوانات :



الدراجات تواصل زيادتها لكثرة مستخدميها فى التنقل والرياضه ، و قائدوها من الصغار ولديهم نفس المشاكل مثل صغار المشاة وللأسف فإن كثيرا من الآباء يسمحون لأطفالهم بقيادة درجاتهم في

الطرق بينما هؤلاء الصغار لديهم نقص في التدريب لتجنب المخاطر التي تواجههم .

وهناك شواهد كثيرة تحذرك من مشاكل تتعلق بالدراجات ،شكل ونوعية الدراجة تمدك ببعض المعلومات، طفل صغير على دراجة أكبر من حجمه تزيد من إحتمالات سيره بصوره غير طبيعية.

راكبو الدراجات عادة ما يكونون محدودين فى القدرة على التوقف والإنتظار على سبيل المثال قضبان القطارات والمواقع الأرضية أو الحفر تحتاج إلى ضبط دقيق لسرعتهم العواصف والأمطار تشكل بالنسبة لهم مخاطر كبيره .

قائدوا الدراجات الذين يواجهون هذه العوائق وغيرها يجب أن يتوقع إنزلاقهم لذا يتطلب الأمر مزيداً من المسافة على الطريق لذلك يجب الحذر من ظروف الطريق التى تؤثر فى قيادة مستخدمى الدراجات .

قيادة الدراجات فى خضم المرور أصعب للرؤية ، وبالتالى يجب أن ينمى فى الرؤية الحرص على قائدى المركبات والعوامل التى تؤثر فى مسارهم ، ويعنى ذلك أيضاً انه يجب أن تسمح بمسافة أكبر بينك وبينهم ووقت أكبر لإستجابتهم لحالة الطريق ، الحيوانات الأليفة تشكل نوعاً من المشاكل للسائقين نظراً لصغر حجمها وحركتها السريعة فهى تظهر فى الطريق دون توقع وفى محاولة لتجنب الاصطدام بهذه الحيوانات يصطدم السائقين بمركبات أو ممتلكات أخرى على الطريق ، كذلك قد يستخدم السائقين الفرامل بسرعة وبطريقة فجائية مما يعرضهم لحوادث من الخلف .

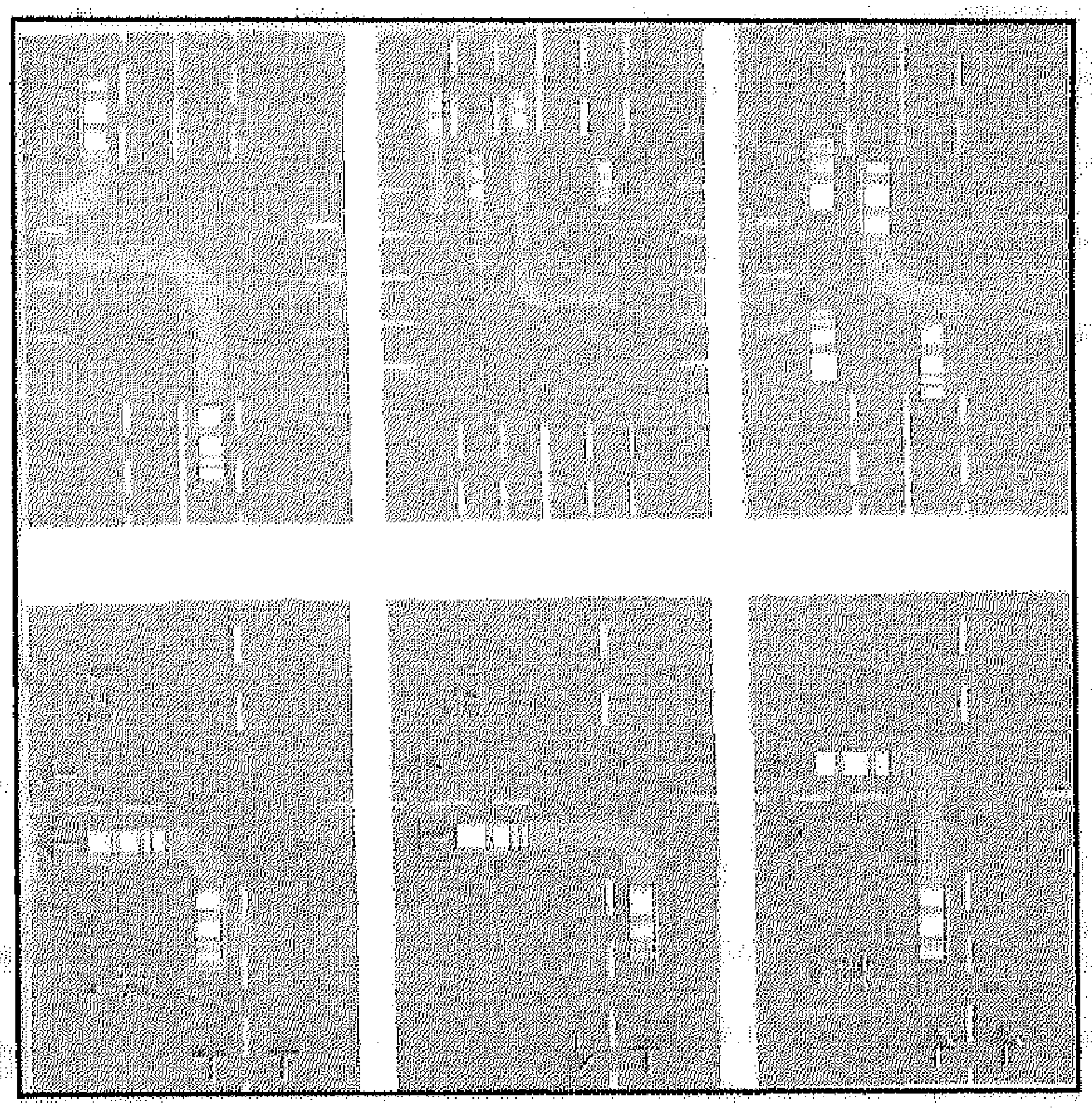
يجب الإنتباه للسيارات المحملة بحيوانات أو الحيوانات السائرة بجانب الطريق فإن صوت مفاجئ أو حركة من الممكن أن تتسبب فى هياج هذه الحيوانات وأفضل رد فعل لك هو ضبط السرعة وترك مسافة كافية مقدما ، وإذا ما رأيت أن إستخدام آلة التنبيه ربما يكون مفيداً يجب أن يكون إستخدامها بصورة خفيفة مما لا

يسبب خوف هذه الحيوانات وإستخدام آلة التنبيه يكون قبل الإقتراب منها .

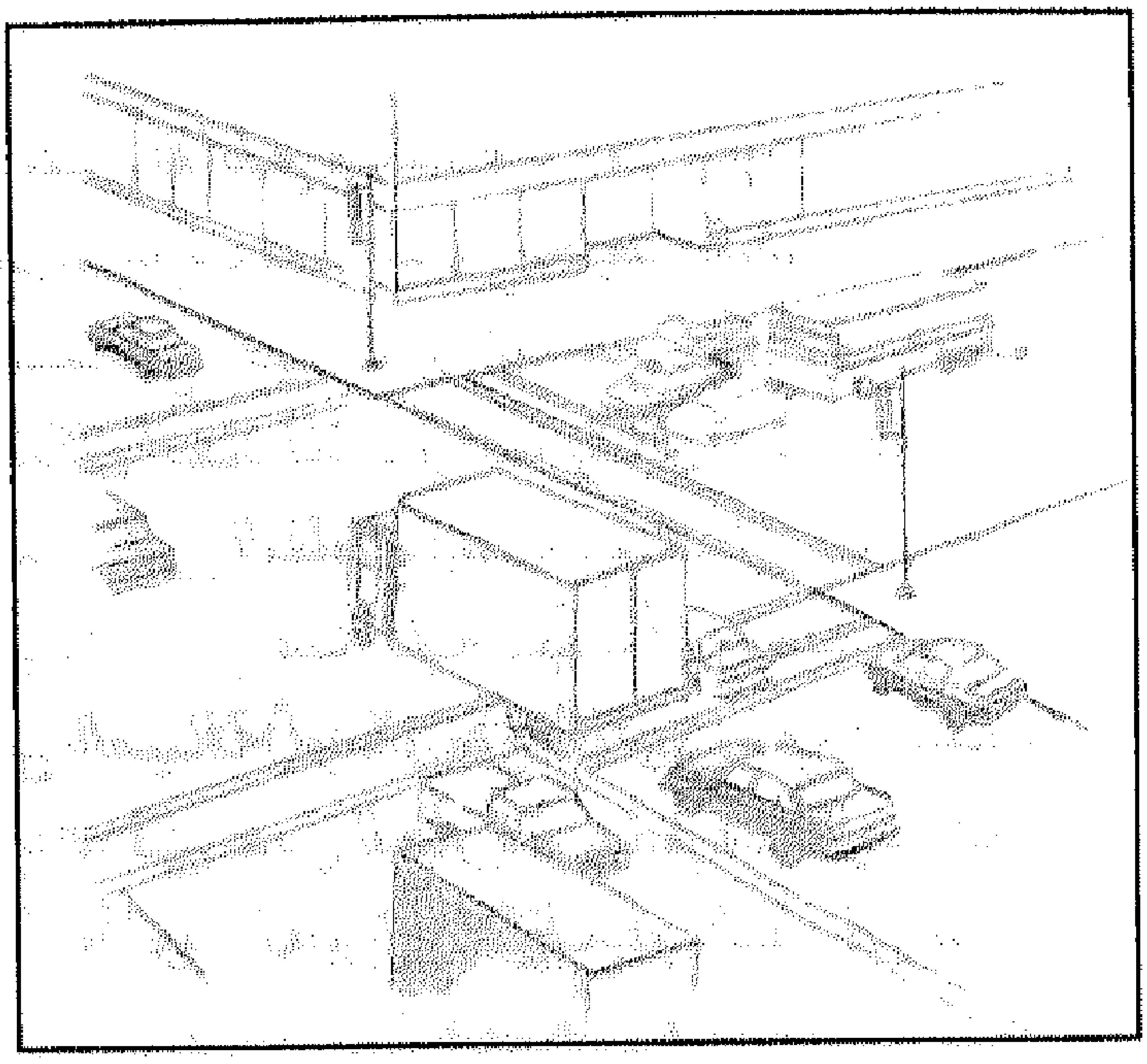
أما بالنسبة للحيوانات غير الأليفة فهى مشكلة أيضاً نظرا لظهورها بطريقة فجائية وسريعة على الطرق مثل الغزلان والثعالب والذئاب خاصة ليلاً ، ويستخدم فى الخارج أجهزة تثبيت على مقدمة السيارات تصدر موجات فوق صوتية لتحذير الحيوانات وإبعادها عن جسم المركبة عند إعتياد هذه المركبات السير فى طرق يحتمل بها وجود مثل هذه الحيوانات .

ماذا تفعل فى التقاطعات:

عندما تدخل أو تخرج من التقاء طريق سريع مندمج فإن كل الطرق الأخرى المتقابلة أو المتقاطعة تشكل تقاطعاً ، والتقاطع يمكن السيارات أو المشاة من العبور لإتجاهات مختلفة عن خط سير السائق .



وبغض النظر عن القيادة داخل المدن أو على الطرق السريعة أو خارج المدن فإن الطريقة الآمنة لتخطى التقاطعات تبقى واحدة ، أنه من الأهمية أن تضع نفسك فى الحارة المناسبة من الطريق سواء للدوران أو إستمرار



من الاهمية أن تكون بالحارة السليمة قبل الوصول للتقاطع

السير فى التقاطع مقدماً ، إنك بإقترابك من التقاطع يجب ضبط السرعة حتى تسمح بعملية إستكشاف لجوانب التقاطع وتمكنك من توقف بسيط قد تمليه عليك الظروف ، يمكنك تحسين قدرتك على التوقف بسرعة وبسهولة بتوجيه كعب قدمك على أرضية السيارة وأمام الفرامل وليصبح الجزء الأكبر من قدمك فوق الفرامل وهو ما يعرف بوضع تغطية الفرملة .

الإعتبارات اللازمة للدوران :

١ - إعتمادا على الإتجاه الذى ترغب فى إتخاذه در من أقصى حارة فى اليمين أو اليسار من الطريق .

٢ - أدخل أول حاره فى الإتجاه الذى ترغب فيه بعد الدوران .

٣ - عندما يكون الدوران مسموحاً به من أكثر من سيارة، الإقتراب أزيد من اللازم فى التقاطعات يمنع رؤية المخاطر

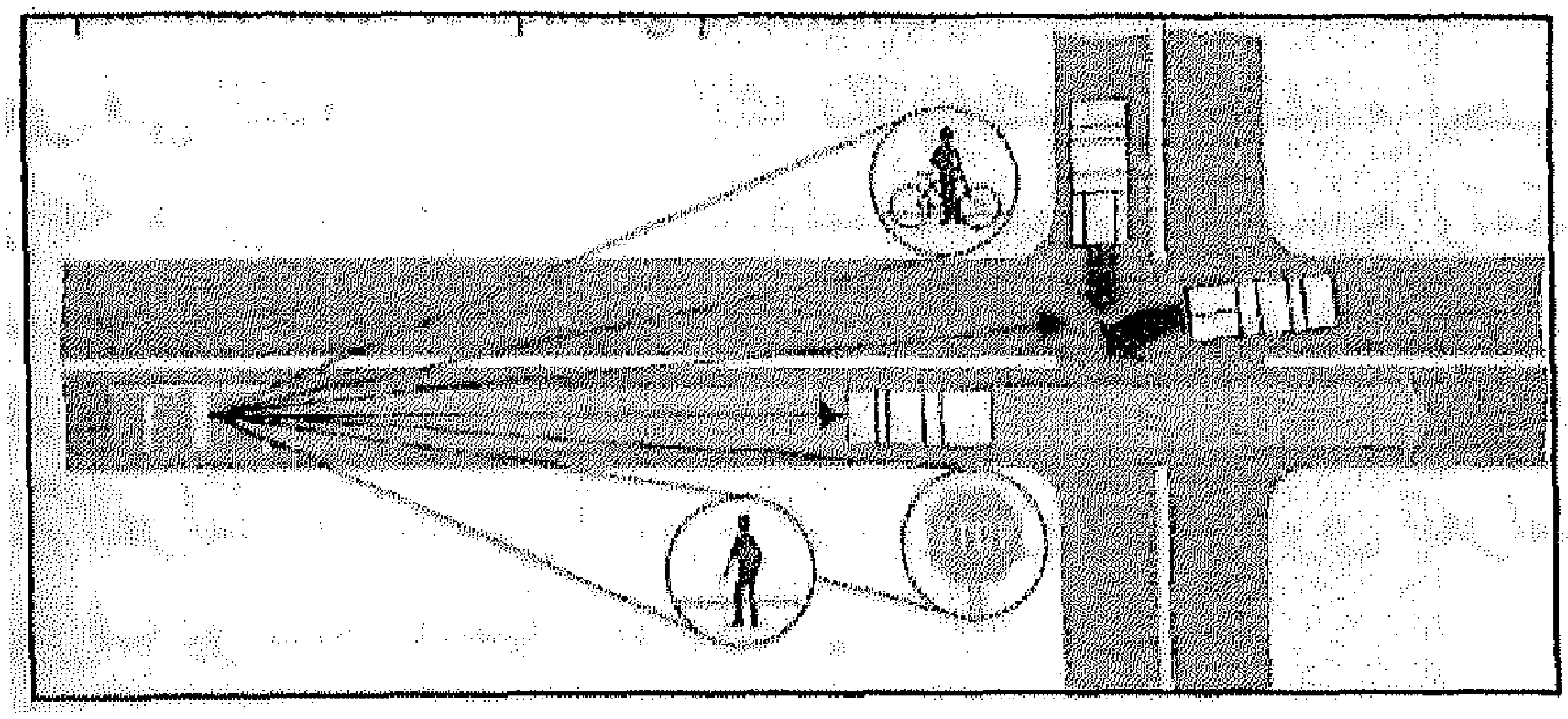
٤ ـ من حارة در من الحارة التى تسلكها إلى الحارة المماثلة لها فى الإتجاه الذى ترغب فيه .

التقاطعات ربما تكون مختلفة فى التصميم أو الشكل التحكم المستخدم بها ، وبالتالى فإنها فى حاجة إلى تدريب مختلف يتناسب معها .

عند دخولك على تقاطع إستكشف الأربع زوايا ووسيلة التحكم فى التقاطع وشكل الرصيف الذى يحيط بالطريق ، راع نوع التحكم الموضوع للتقاطع فى سيرك مع حركة مستخدمى الطريق الآخرين والشكل الحاد للإنحراف يشكل صعوبة فى الرؤية .

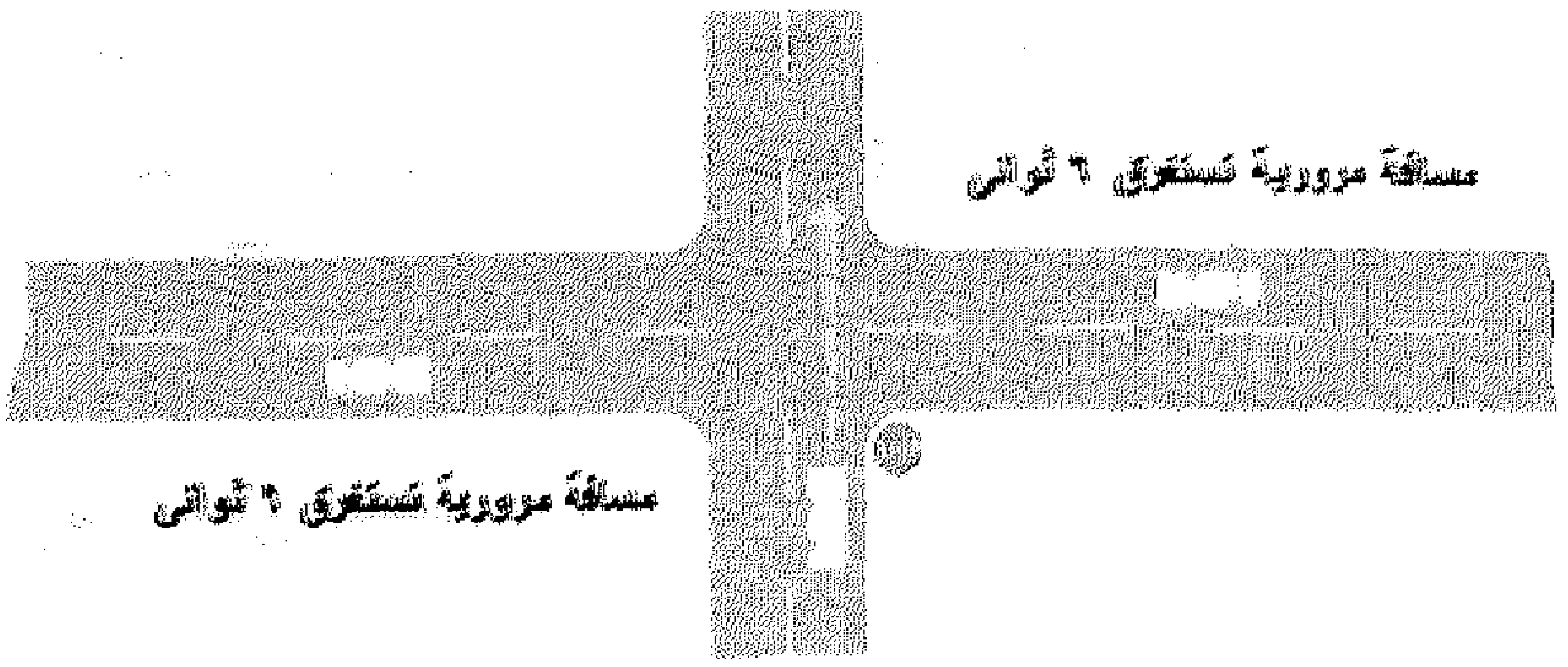
عندما تصل إلى التقاطع يجب عليك أن تقرر متى يمكن عبور أو الدوران بأمان . وعليه فإنه يجب أن تحدد مسافة الأمان الكافية للمرور وهى المسافة أو الزمن ما بين نهاية السيارة التى أمامك ومقدمة سيارتك فى نفس الحارة وحجم هذه المسافة المطلوبة يعتمد على الوقت المطلوب لعبور التقاطع أو الدوران منه .

"إستكشف المخاطر التى تعترض مسارك"



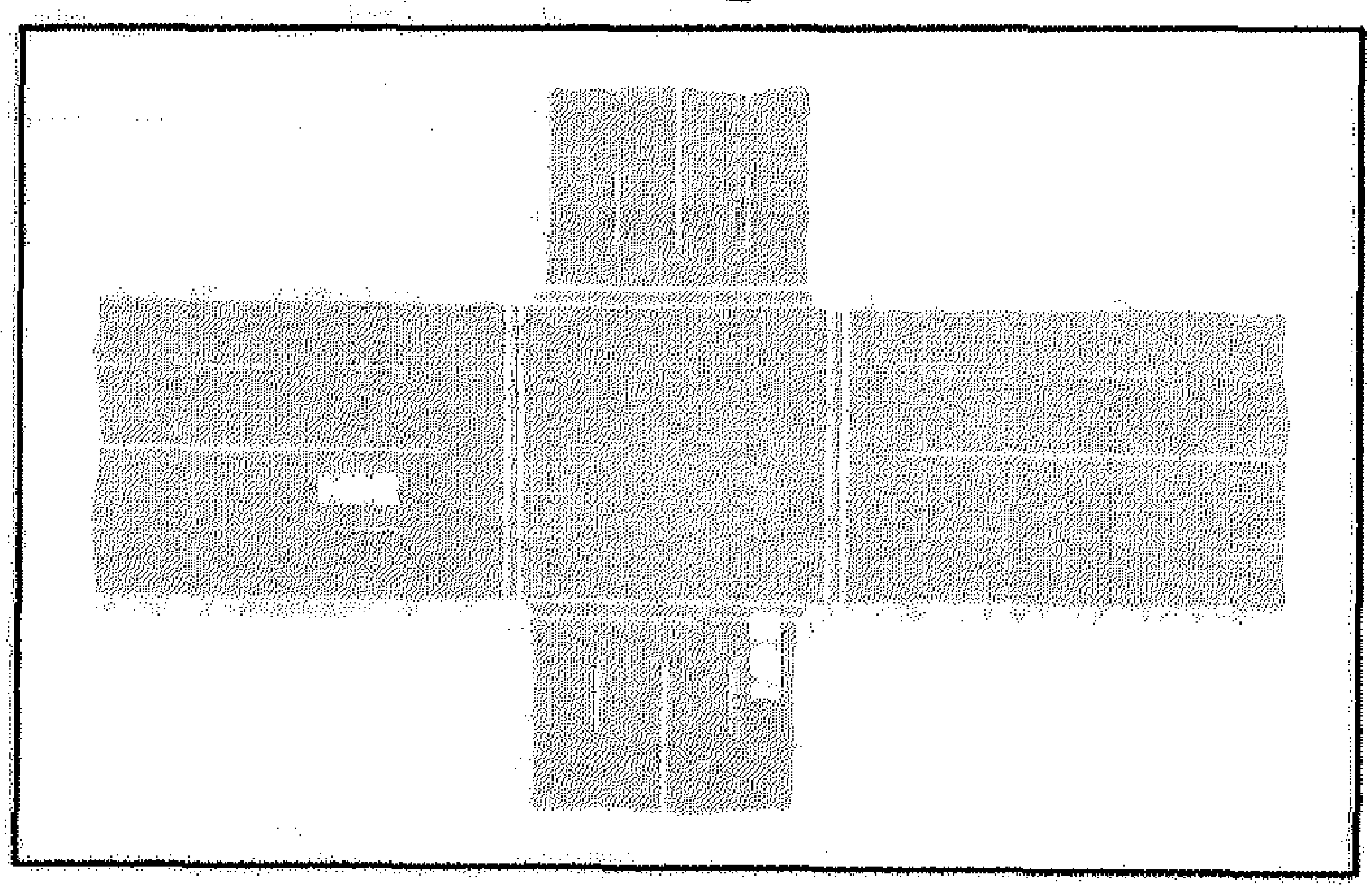
عند قيادة السيارة فى وضع وظروف معتادة فإنك تحتاج إلى ثوانى للتحرك من التوقف إلى قطع مسافة طولها ١٠ أمتار وعلى أية حال فإنه لتتجنب الحوادث فإنك فى حاجة إلى مسافة كافية وسرعة تدريجية فى فترة زمنية قدرها ٦ ثوان لعبور تقاطع ،وحسب عرض الطريق فإن إزدياده يجعل المدة الزمنية تزيد لذا

إستخدام وسيله العد لحساب المسافة وتحديد الزمن الكافى وإتخذ سرعتك المناسبة بمجرد استكمال الدوران .



وكنتيجة لذلك فإن الدوران يميناً أو يساراً يستغرق وقتاً أكثر من مجرد تخطى التقاطع .

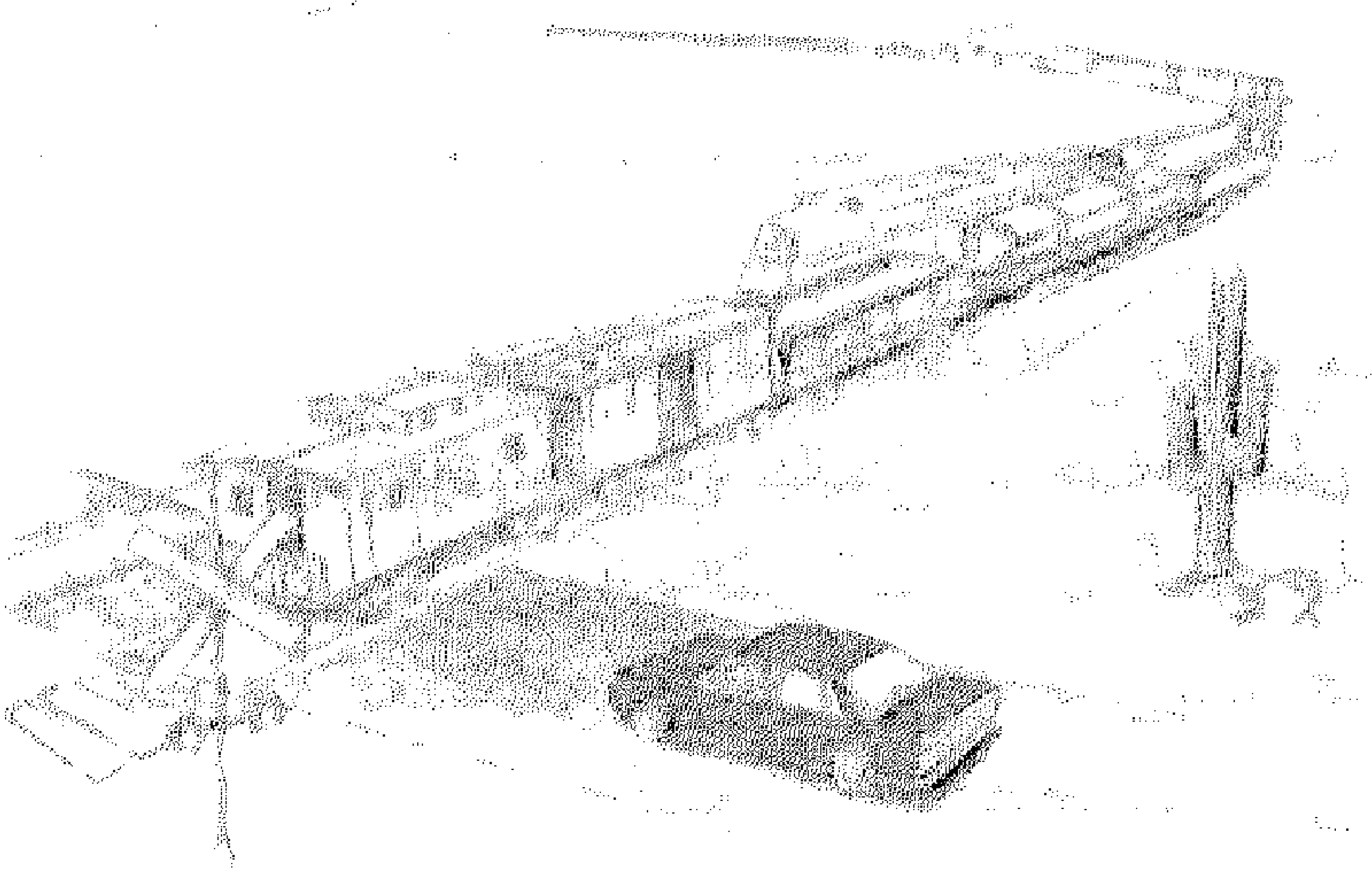
فى المناطق خارج المدن فإنك فى حاجة إلى وقت حوالى من ٨ ـ ٩ ثوان للدوران يميناً لطريق جانبى سرعته تصل إلى ٥٠ كيلو مترا وفى الطرق السريعة والتى تصل بها السرعة إلى ٩٠ كيلو مترا فى الساعة فإنك فى حاجة إلى فترة زمنية قدرها ١١ ثانية أو أكثر وحوالى ١٤ ثانية للدوران جهة اليسار فى مثل هذه التقاطعات ، ضبط الوقت والمسافة أمر هام جداً إذا أردت تجنب الحوادث فى التقاطعات ، راع المسافة الآمنة أثناء السير ومع



التدريب فإنك بسهولة تستطيع أن تحدد المسافة اللازمة والزمن المطلوب .

تخطى المزلقان :

كثير من السائقين الذين يقومون بتخطى التقاطعات بطريقه سليمة يتجاهلون هذه الخطوات لتخطى المزلقانات الخاصة بالسكك الحديدية والسبب الرئيسي في ذلك عدم اهتمام قائدى المركبات الذين عادة ما يغفلون عن النظر في كلا الإتجاهين ، السرعة وعدم الصبر ، والأشخاص الواقعون تحت تأثير المخدرات وقليلوا التمييز يزيدوا من المشكلة .



لعبور مزلقان بأمان حاول الإعتياد على :

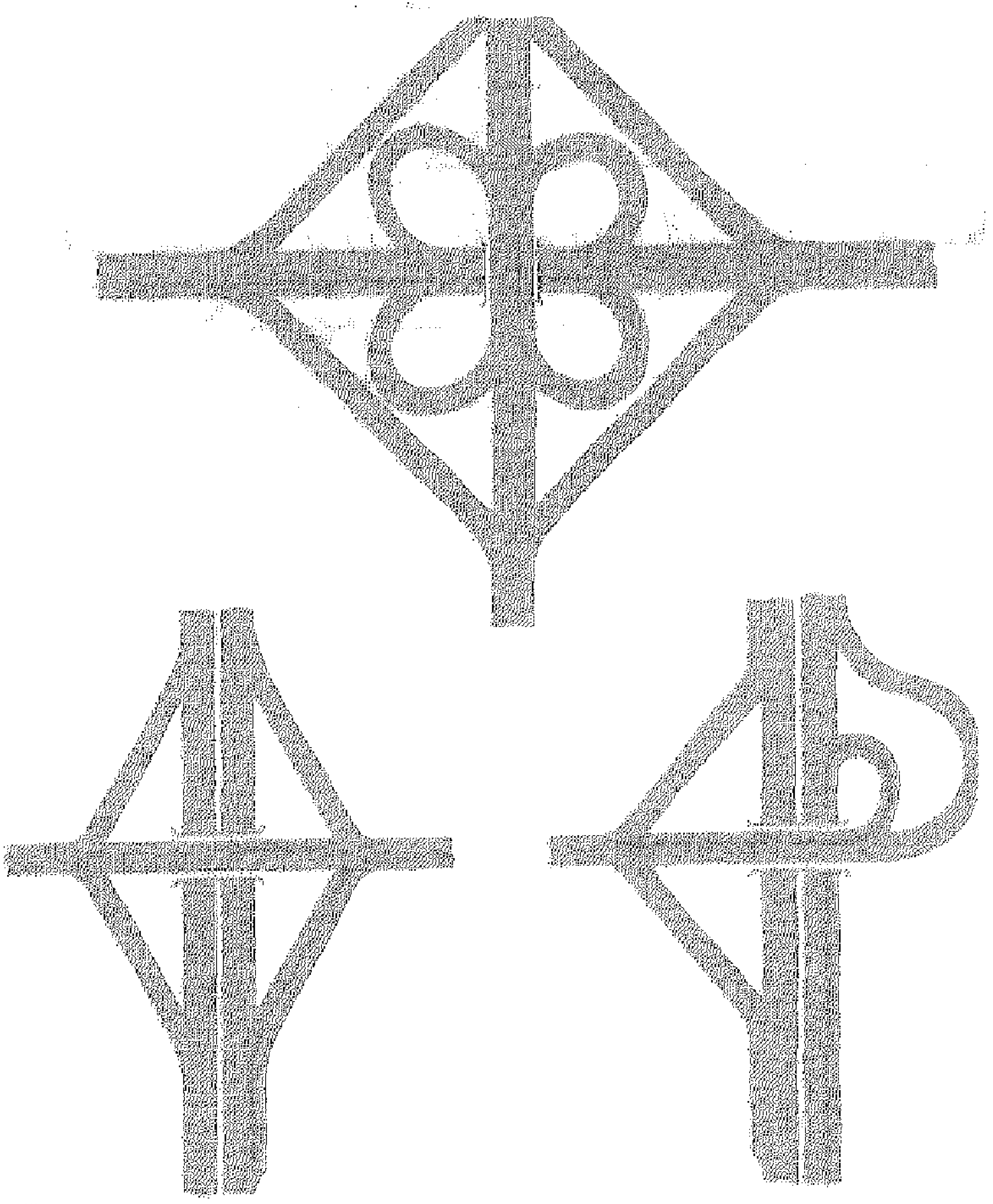
- التعرف على كل وسائل وعلامات التحذير .
- قبل عبور الشاحنات يجب النظر للإتجاهين والإستماع إلى صوت القطارات التي قد تكون قادمة .
- بعد مرور القطار تأكد من أنه ليس هناك قطار آخر قادم من أى من الإتجاهين قبل أن تقوم بالعبور .
- لا تقف نهائيا على قضبان السكة الحديد .
- تأكد من أن الطريق واضح للعبور بأمان .
- لا تحاول المرور بديهيا أو عشوائيا وكأن ليس هناك قطار قادم .

• كن حذراً لعبور القطارات ليلاً عندما يكون المزلقان مفتوحاً أو غير مزود بأنوار تحذيرية .

ما يجب عليك عند تغيير الإتجاه:

تغيير الإتجاه بالصعود لكبارى علوية أو دخول أنفاق والتى تكون عادة موجودة فى الطرق السريعة المتعددة الحارات والمحكومة بإشارات تحكم .

وتغيير الإتجاه يفصل حركة المرور وذلك بالسماح للمركبات فى طريق سريع بالإنحراف لطريق آخر و بالتالى يسمح للمركبات بتغير إتجاهها بدون مرورها بتقاطع ، والسائقون عليهم ضبط سرعتهم بالضرورة والإندماج مع حركة المرور الجديدة .

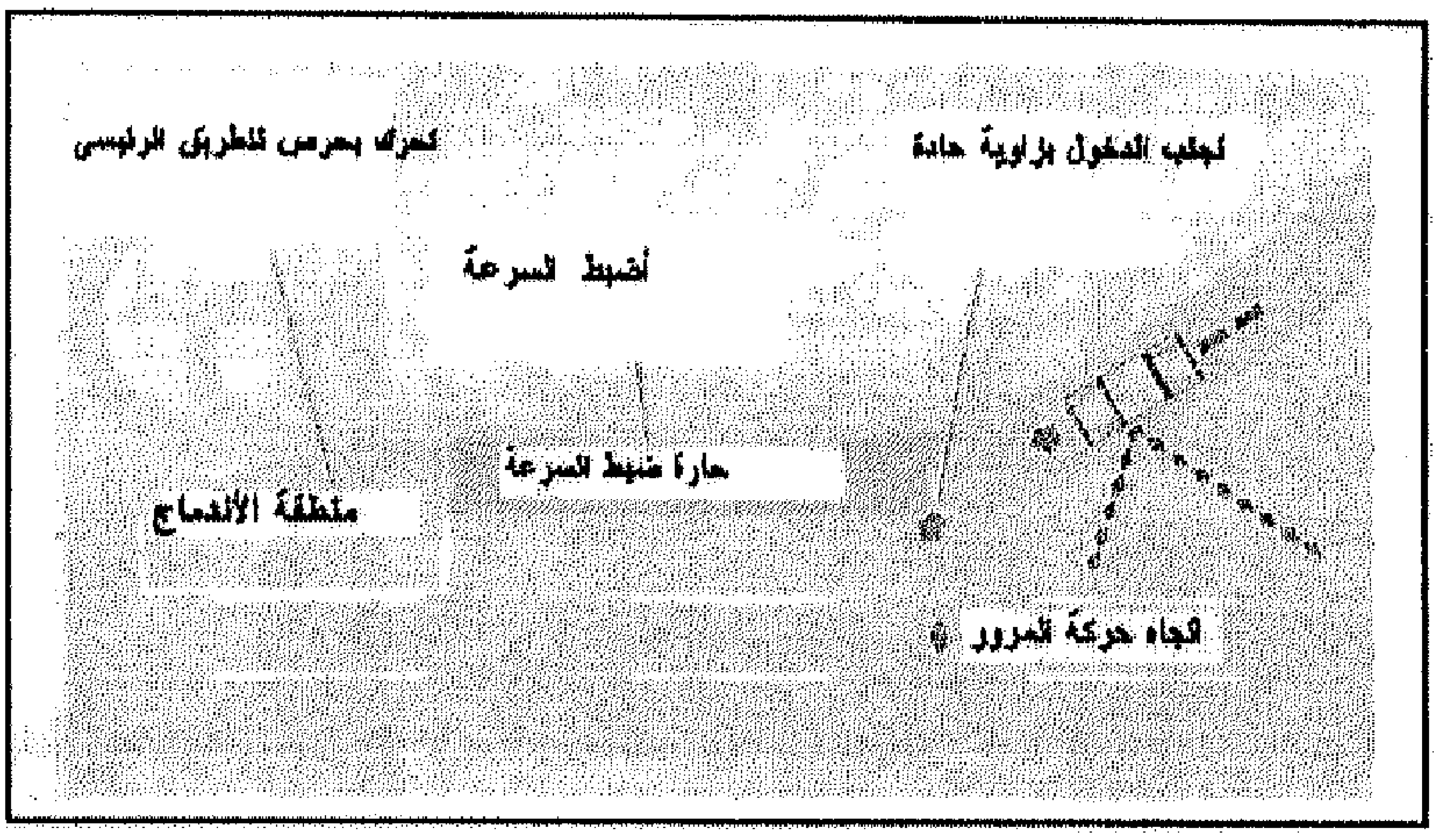


"أشكال التقاطعات الحرة للكباري العلوية"

والكبارى العلوية تأخذ عدة أشكال. وشكل الزهرة ويطلق عليه Cloverleaf هو أكثرها شيوعاً ، وبعضها يأخذ شكلا جزئيًا منها. فى الطرق السريعة فإنك عادة ما تدخل أو تخرج منها من الحارة التى على يمينك ، وفى بعض الأحيان الدخول والخروج يتم من أقصى اليسار لذا يجب أن تقرأ العلامة الإرشادية بعناية وتختار الحارة السليمة مقدماً .

وتغيير الإتجاه يتم من خلال الحارات المخصصة لتغيير الإتجاه ، وعادة يتم فى حارة واحدة متصلة بالطريق على مراحل مختلفة ، وهى عادة ما تكون مصممة لتتناسب مع سرعة من ٤٥ إلى ٧٥ كيلومتر ، أما الحارات المخصصة للتغيير فهى الملاصقة للحارات الرئيسية بالطريق السريع وهى تلك التى تسمح للمركبات بتخفيض سرعتها للدخول أو الخروج والإندماج وهى أيضاً يطلق عليها حارات زيادة أو تقليل السرعة .

وعند الدخول إلى الطريق السريع من منازل الكبارى فإنك تدريجياً سوف تندمج فى حارات السرعات الأعلى للمرور ، والإندماج هو المناورة التى يقوم بها السائقين لضبط سرعتهم وبالتالى وضع مركبا تهم أثناء وبعد الإلتحام لتجنب الإصطدام ، وهى دخول المركبات وإلتحامها فى إتجاه المرور دون عوائق وبسهولة .

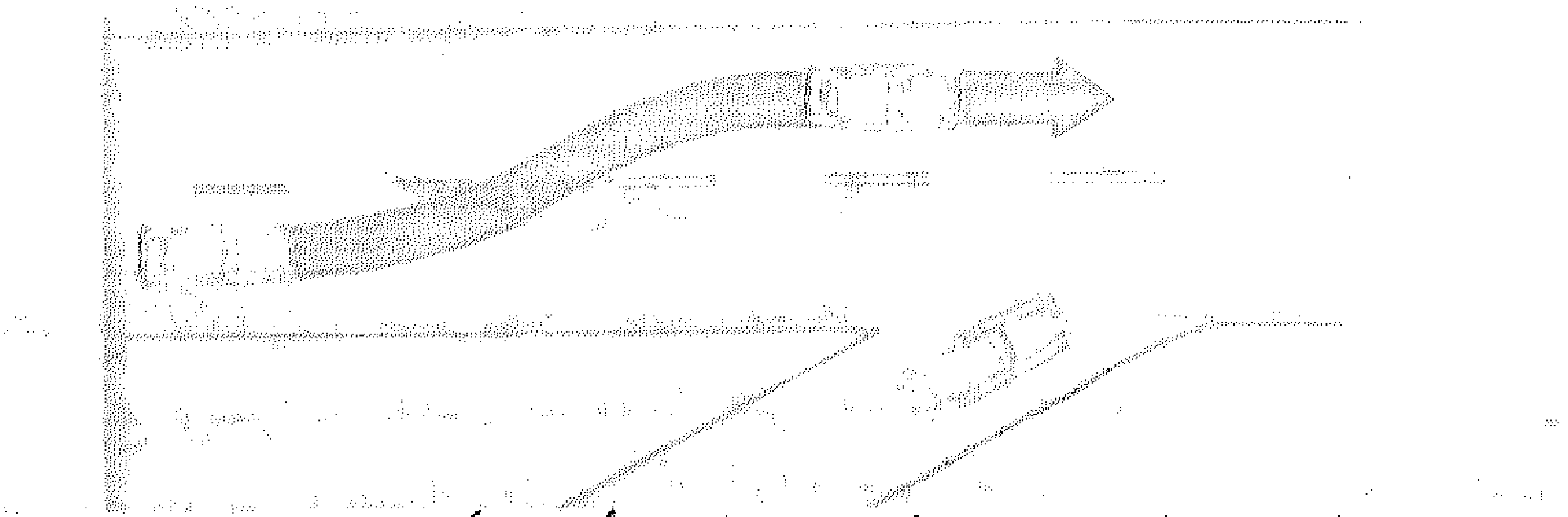


ويقع على كل من السائقين على الطريق السريع والقادمين من منزل كوبرى علوى مسئولية فى التنسيق لإتخاذ سياراتهم الوضع

المناسب والآمن ولا يجب الخلط بين الإندماج وقواعد أولوية السير.

الخطوات المتبعة لعملية الإندماج :

١ ـ حال قدومك من منزل الكوبرى يجب أن تستكشف أقرب حارة تسمح بالمرور بأمان والفترة الزمنية ٤ ثوان كافية مع ملاحظة سرعة القادم بالطريق الرئيسى



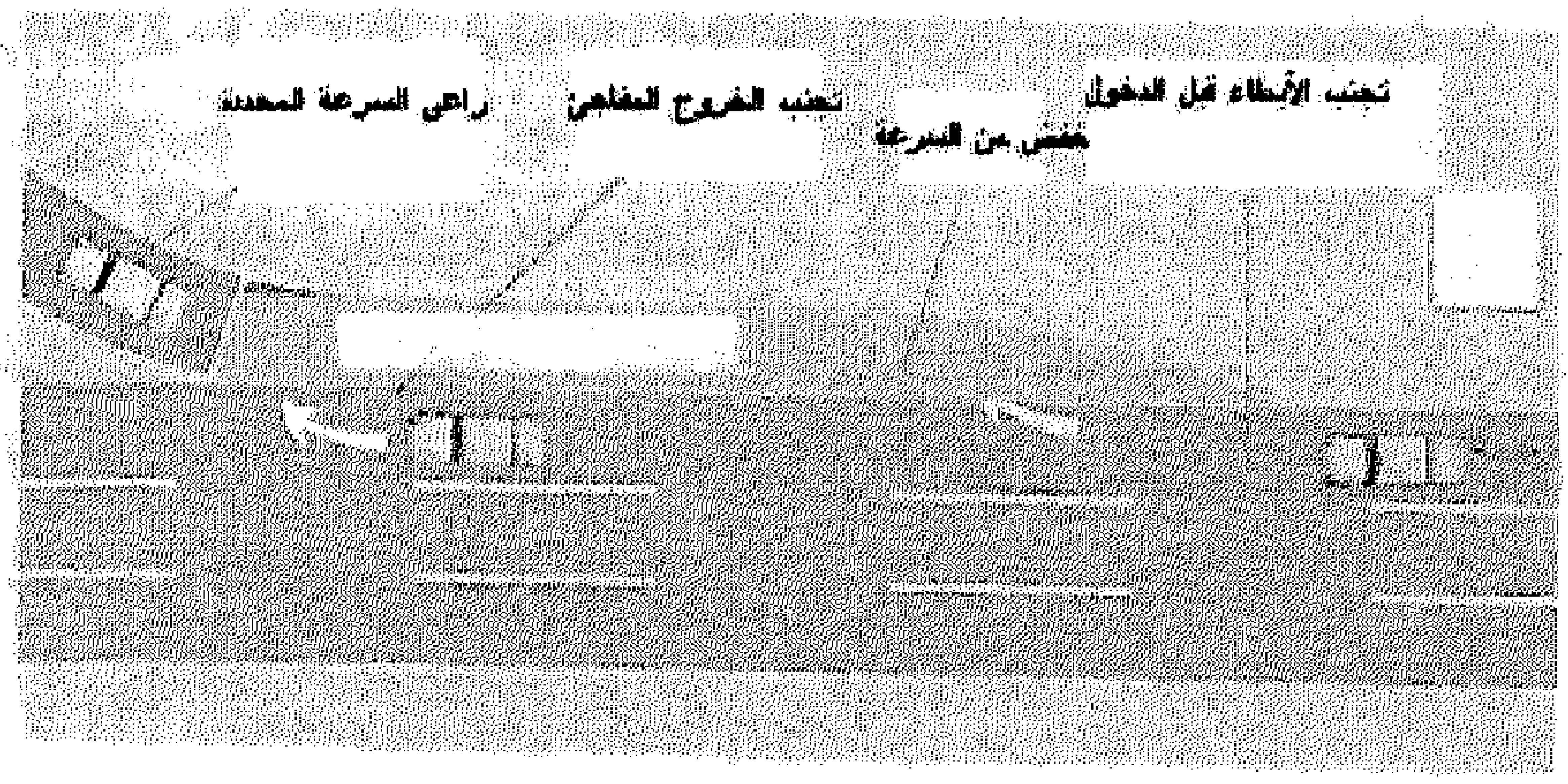
"ساعد السائق القادم بإتاحة المسافة إذا أمكن أو ضبط السرعة"

٢ ـ راقب باستمرار المسافة الآمنة للإندماج مع السيارات القادمة على الطريق.

٣ ـ بمجرد إقترابك من حارات الطريق السريع تابع السرعة المسموح بها للمرور مع متابعة المسافة المروية والسيارات القادمة وعند نهاية المنزل أضبط السرعة تمام أو عند بداية حارات الطريق السريع .

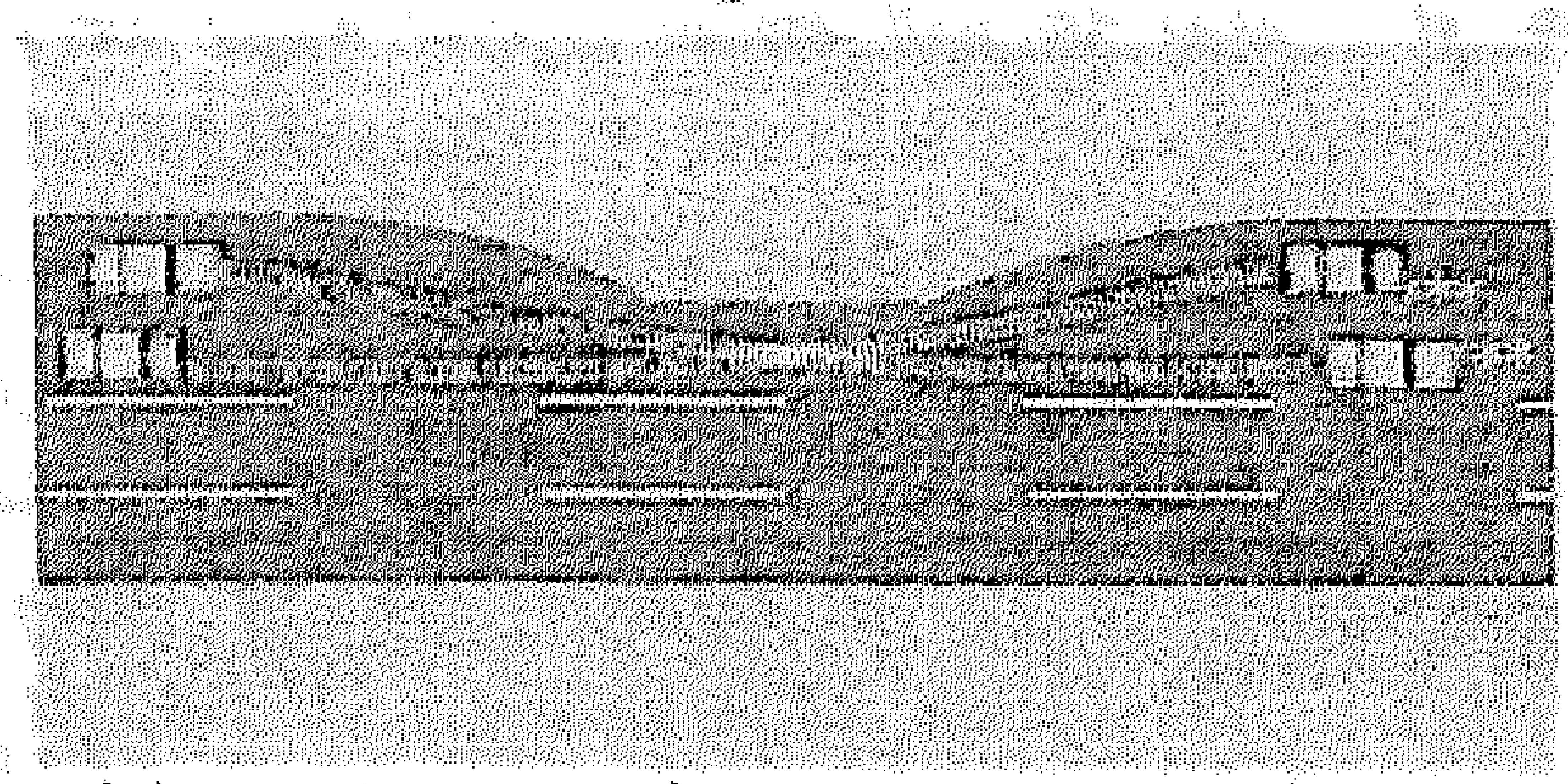
٤ ـ ضع نفسك فى المسافة المرورية وراع السرعة المناسبة للحارة وحركة المرور أوقف إشارة الجنب .

وعند مغادرة الطريق السريع إختر الحارة المناسبة قبل تغيير الإتجاه وتذكر أن بعض الخروج يتم من أقصى حارة في اليسار ، إستخدم الإشارة الضوئية وتقدم إلى الحارة الأقل سرعة بمجرد إقترابك منها إخفض من سرعتك فإذا لم يكن هناك حارة منخفضة السرعة خفض من سرعتك تدريجيا وأعلن عن وجهتك مقدماً بإستخدام الإشارة الضوئية .



"الخروج من الطريق الرئيسى"

مطالع الكبارى السريعة عادة أصغر فى تصميمها من الطريق السريع وسوف تقابل صعوبة فى محاولتك الدخول للمطلع من طريق سريع خاصة بعد سيرك لمدة طويلة بسرعة عالية لذا يجب أن تفكر فى الإبطاء من سرعتك للخروج من الطريق السريع و النظر لعداد السرعة وفى كثير من حالات تغيير الإتجاه فإن حارات تغيير السرعات تستخدم سواء للإبطاء أو الإسراع فى نفس الوقت وبالتالى فإن الموقف يتطلب تدريبا وعناية حتى لا يحدث تعارض بين المركبات فى هذه الحارات وبالتالى خطر حدوث تصادم وهذا يتطلب مهارة فى الجمع بين الوقت والمسافة .



" تجنب التعارض الذى قد يحدث نتيجة ضيق حارات الطريق"

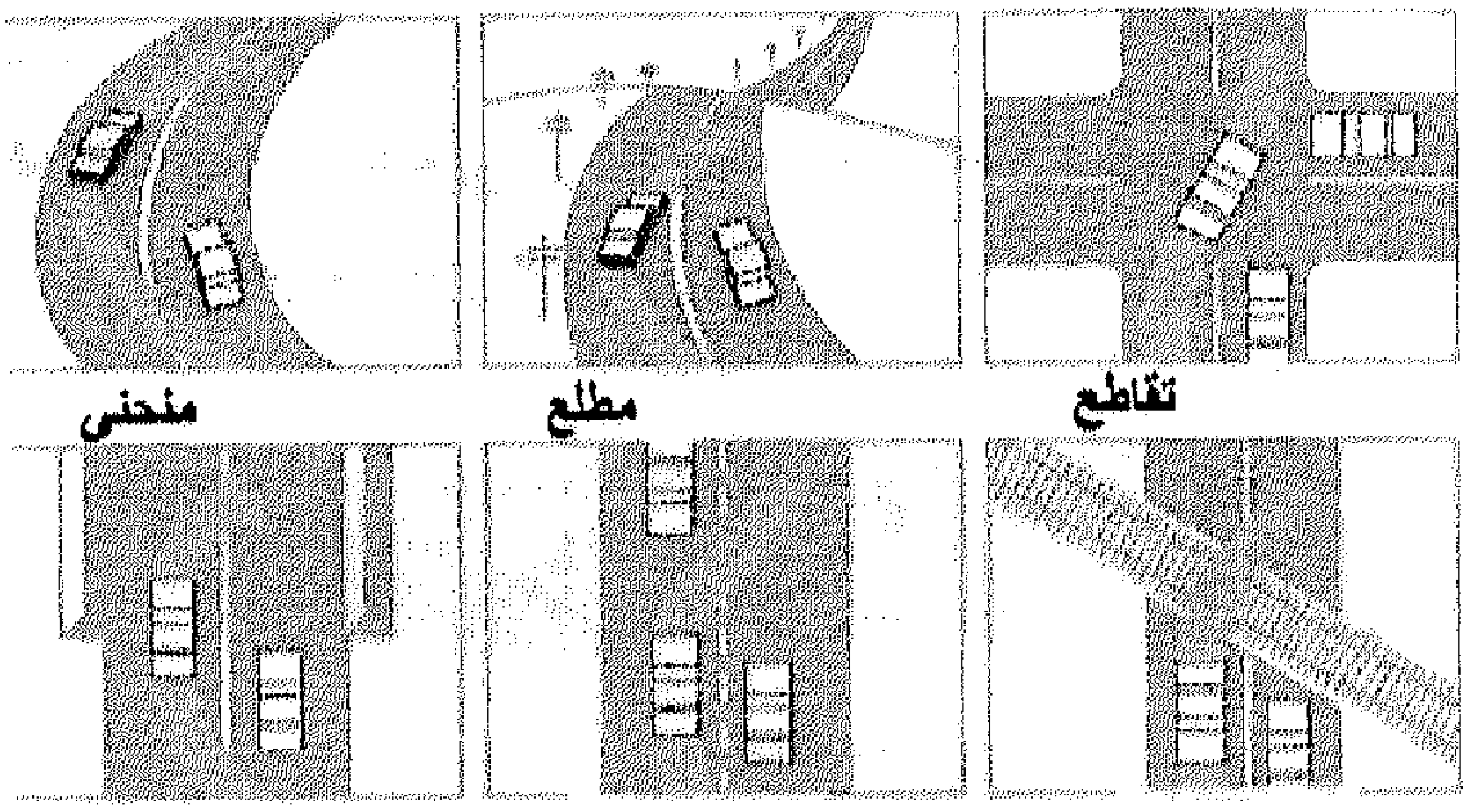
بعض التقاطعات فى الطرق السريعة القديمة لديها حارة تغيير السرعة قصيرة وبالتالى قد تقابلك علامة تمهل أو علامة قف وبالتالى عليك الإلتزام بالعلامة حتى يمكنك إختيار المسافة

المرورية المناسبة، وسوف تحتاج إلى مسافة أطول فى هذه الظروف لتأخذ سرعتك من السير ببطيء أو التوقف الكامل .

التخطى من طريق سريع ذى حارتين :

إحتمالان جادان يواجهان السائق للتخطى هما : الخطأ فى التقدير وعدم الصبر .

التخطى عاده يتطلب مواءمة دقيقة ما بين المسافة وعنصر الزمن .



مزلقان سيارة قادمة بالمواجهة كوبرى أو نفق

متى لا يكون مسموحا بالتخطى ؟

غير مسموح لك بالتخطى عندما تكون المركبات قريبه جداً من بعضها وعندما يكون خط الحارة أصفر ومتصلا أو عندما تكون هناك علامة حظر التخطى .

وعادة ما يكون غير مسموح لك بالتخطى فى طريق من حارتين بالطرق خارج المدن ،وعند الإقتراب من منحنى حيث لا ترى المركبات القادمة أمامك أو التقاطعات .

ومعظم الدول أيضاً تمنع التخطى أعلى الكبارى وفى الأنفاق بالقرب من المزلقانات حيث تكون السرعات محدده فى كل من الإتجاهين .

متى يكون مسموحاً بالتخطى ؟

قد يبدوا أنه سؤال صعب ولكن يجب أن تسأل نفسك عدة أسئلة قبل أن تقوم بالتخطى .

هل الطريق أمامى واضح ؟ ما مقدار بعد السيارة القادمة فى الإتجاه المقابل ؟

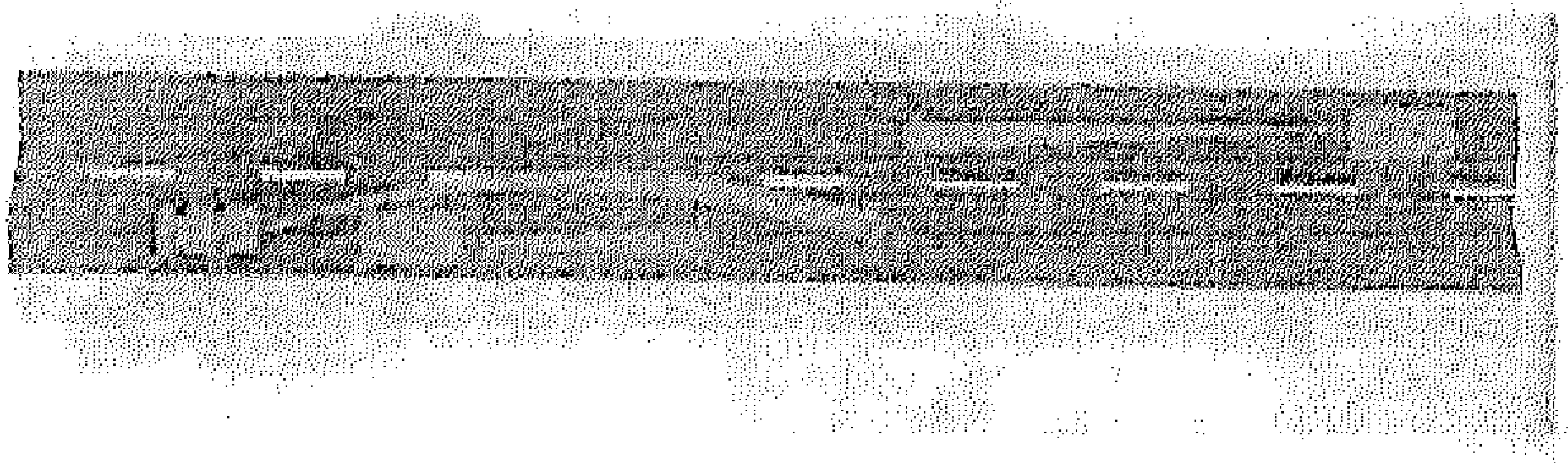
- كم سوف يستغرق وقتاً لمقابلة سيارة قادمة ؟

- كم سوف يستغرق من وقت لتخطى السيارة أمامى والعودة إلى الحارة مرة أخرى ؟

- هل سائق السيارة التى أرغب فى تخطيها يعلم بأننى سوف أتخطاه ؟

- هل هناك سيارة خلفى ترغب فى تخطى سيارتى ؟

- وأخيراً هل هو مسموح وآمن أن أقوم بالتخطى ؟



"تحتاج إلى ٩ ثوان لتخطى السيارة أمامك فى طريق من حارتين"

ما هى الخطوات المتبعة عند الإعداد لتخطى السيارة أمامى .

١ - الإعداد للتخطى

أ - ضع سيارتك من ٢ - ٣ ثوان خلف السيارة التى ترغب فى تخطيها وإنظر إلى التحذيرات التى على جانبى الطريق ومناطق تهدئة المسافة وإمكانية الرؤية .

ب- إفحص بالمرآة حالة الطريق خلفك وفى الجناب واقترب من خط المنتصف ومع إستعدادك ضع إحتمال العودة للحارة التى تسير بها مرة أخرى .

ج-أنظر أمامك للمسافة الآمنة للتخطى وهى من ١٠ إلى ٢٠ ثانية بالرؤية (مع إفتراض السـرعة العاديـة فإنك فى حاجة إلى من ١٣ - ١٥ ثانية بالنسبة للشاحنات) .

د - إستخدم الإشارة الضوئية يمكن إستخدام آلة التنبيه أو الإضاءة الأمامية المنخفضة .

٢ - تخطى السيارة :

أ - تقدم نحو خط المنتصف مرة أخرى ثم إفحص تحذيرات الطريق ومناطق تهدئة المسافة والرؤية الأمام .

ب- زد من سرعتك حوالى من ١٠ - ١٥ ميل أسرع من السيارة التى تتخطاها .

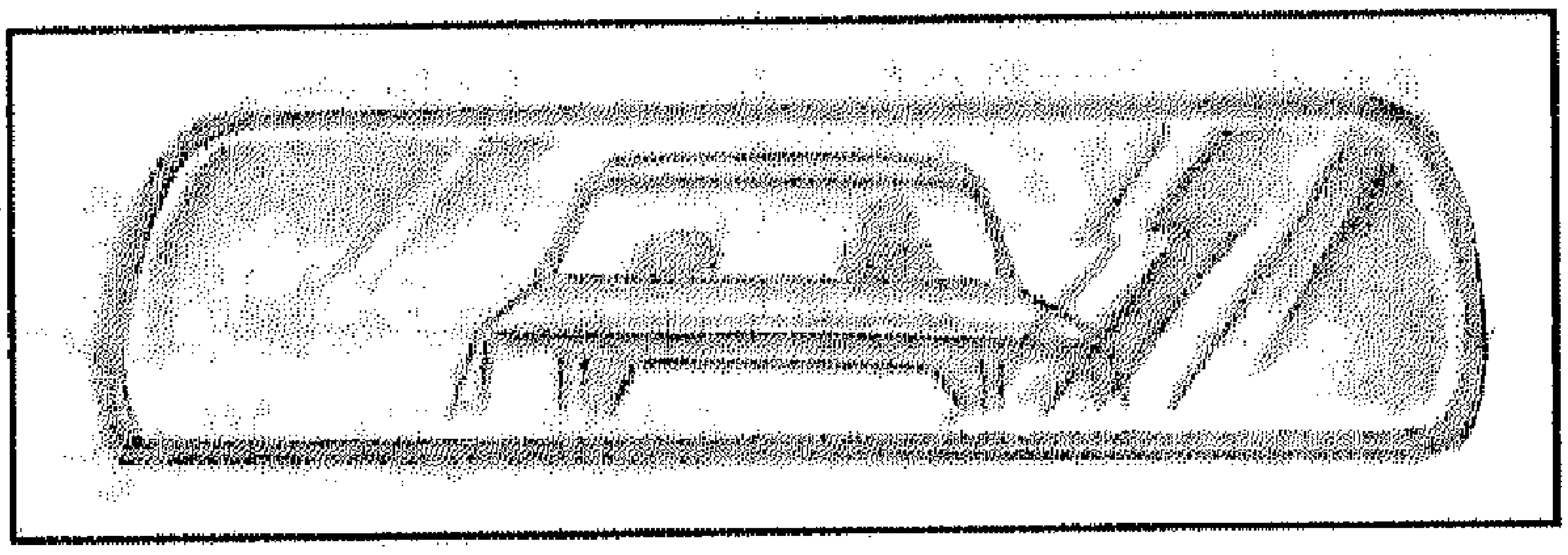
ج- ضع تركيزك فى رؤية الطريق أمامك برؤية واسعة لاحظ السيارة التى تتخطاها والجنب الأيسر من الطريق .

ألق بعض النظرات الخاطفة لمقدمة السيارة التى تتخطاها لإحتمال حركة مفاجئة منها.

د - راقب من المرآة السيارات بالخلف .

٣ - العودة للحارة :

أ - من المرآة تأكد من وضع مقدمة السيارة التى قمت بتخطيها.



ب-ضع الإشارة الضوئية الجانبية .

ج - عد للحارة مع مراقبة السرعة والمسافة .

د - أوقف الإشارة الجانبية وعد للسرعة المناسبة للحارة .

الباب الثانى
فهم وإدارة مُخاطرَة القيادة

الفصل الاول : المخاطرة فى الحياة بصفة عامة .
الفصل الثانى : نتائج حوادث السيارات (تصادم الطريق) .
الفصل الثالث : إدارة المخاطرة (من أنت كسائق وكشخص) .
الفصل الرابع : عوامل وأسباب حوادث التصادم ومدى قبول السائقين بأخطائهم .
الفصل الخامس : الحوافز وسلوك القيادة .
الفصل السادس : المخاطرة والقيادة – المخاطرة والبحث عن الإثارة .
الفصل السابع : سلوك القيادة مع المخاطرة الزائدة .
الفصل الثامن : القيادة تحت تأثير عوامل زيادة رد الفعل .
الفصل التاسع : الارهاق والقيادة .
الفصل العاشر : شرود الذهن أثناء القيادة وخطر التصادم .
الفصل الحادى عشر : إدارة المخاطرة تحت ظروف القيادة
الفصل الثانى عشر : المتوقع وغير المتوقع أثناء القيادة .
الفصل الثالث عشر : إتخاذ الحذر لنفسك والاخرين .

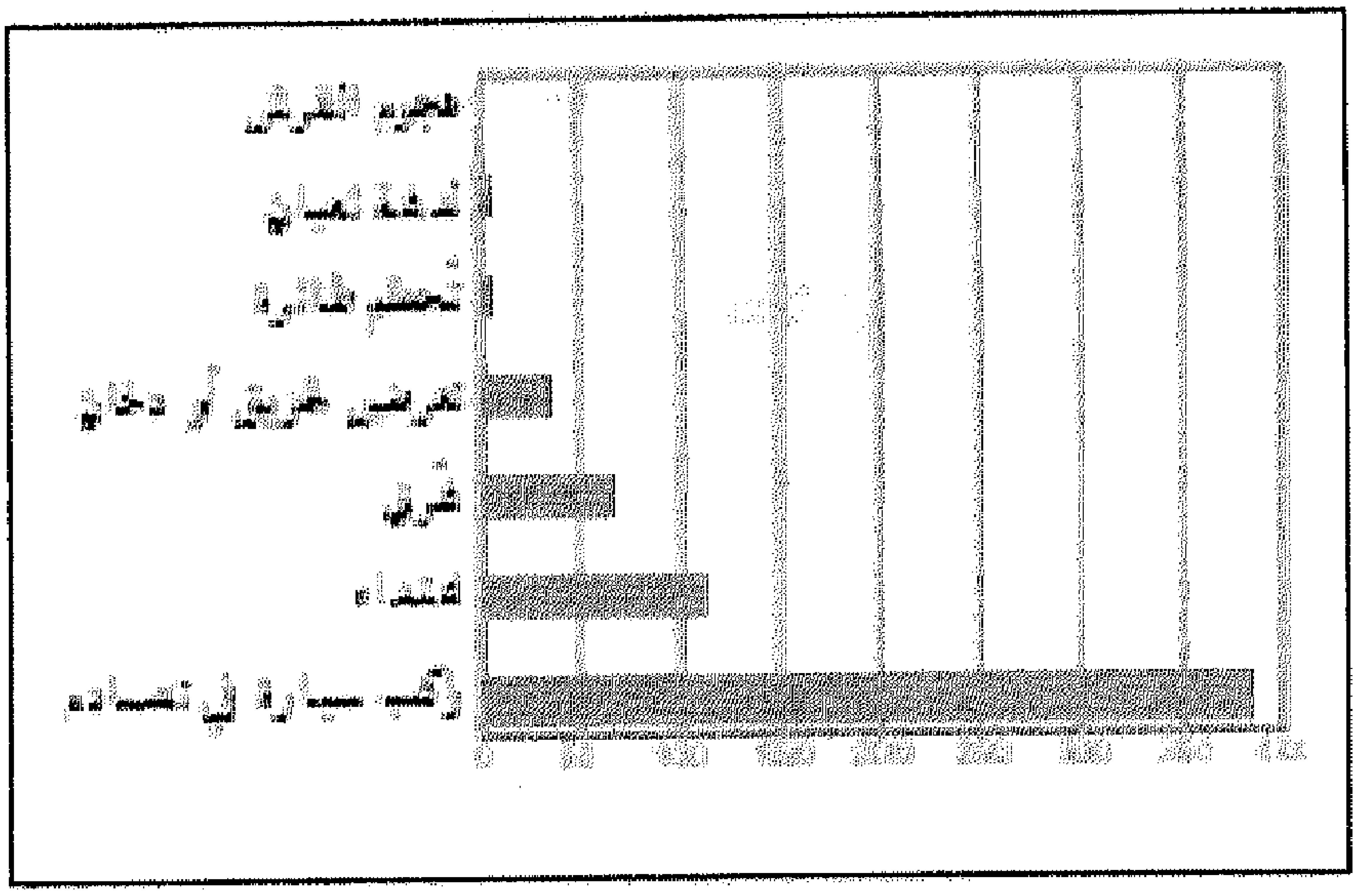
الفصل الاول

المخاطرة فى الحياة بصفة عامة

كل شيء تقريبا يعمله الناس فى الحياة يحمل بعض المخاطرة الذهاب الى العمل،اوالمدرسة،او لعب رياضة ما،كلها تتضمن بعض المخاطرة

وقيادة سيارة هو واحد من أكثر الاشياء التى يعملها الناس مخاطرة فى كل يوم .

والرسم البيانى التالى يبين أن احتمال ان يقتل شخص ما فى سيارة اكبر من أحتمال ان يقتل فى تحطم طائرة او فى حريق اوان يأكله سمك القرش أثناء العوم . ومع ذلك فان من المحتمل ان يكون الناس اكثر قلقا بالنسبة للسباحة على الشاطئ منهم بالنسبة لقيادة سيارتهم .



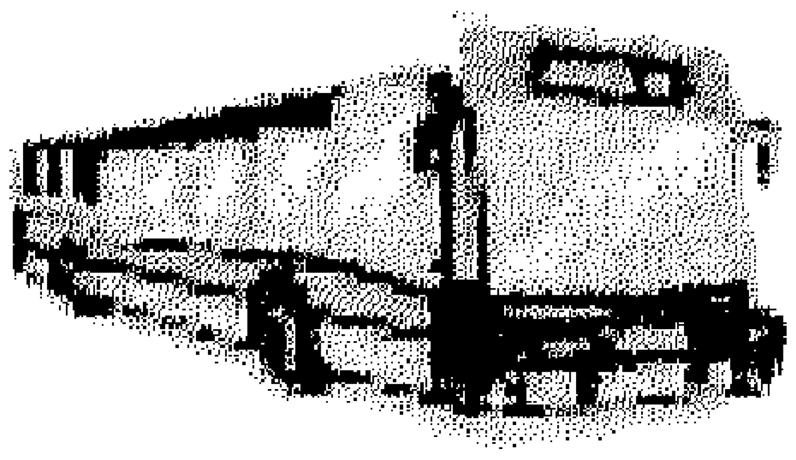
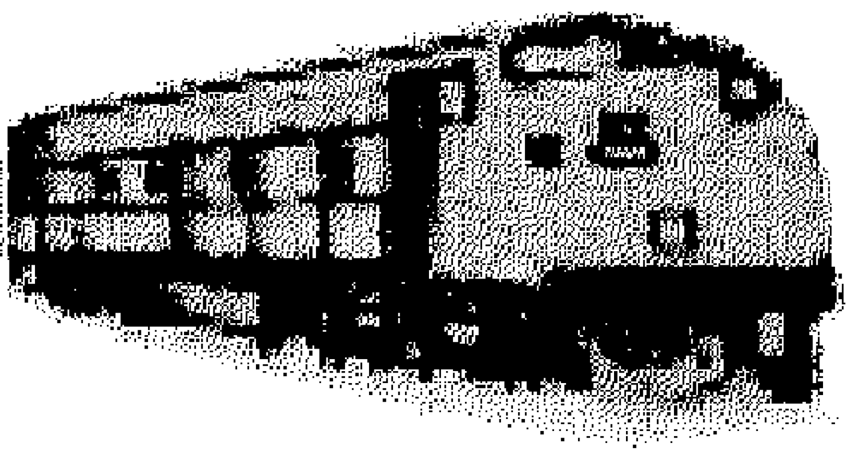
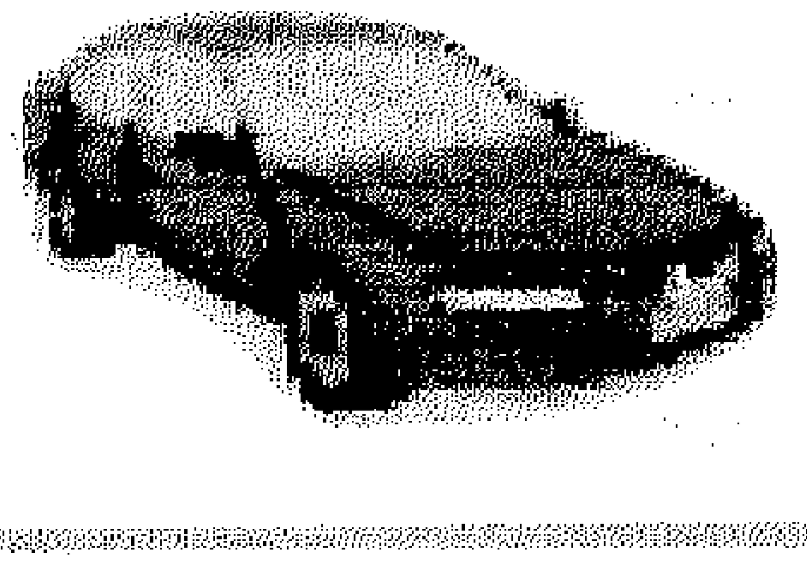
عدد الوفيات فى نيوساوث ويلز عام ٢٠٠٠

فهم وإدارة المخاطرة فى قيادتك

فى حين أن بعض المخاطر خارجة عن سيطرتنا،فهناك مخاطر يمكننا ان نفعل شيئا بالنسة لها . ومعرفة المخاطر التى تواجهها

عند إستخدامك الطريق قد تساعد على تقليل احتمالات ان تقتل اوتجرح
وهذه المعرفة قد تساعدك حتى على تقليل المخاطرة لاشخاص أخرين، بما فيهم أصدقاءك وعائلتك .
على سبيل المثال : فإن الشكل التالى يبين ان السفر بالحافلة او القطار أكثر امانا من السفر بالسيارة ، وبناء على ذلك ، فإن لديك بعض الخيارات فى ان تجعل سفرك اكثر امنا .
ولكن الكثير من الناس ، مع ذلك ، يفضلون قيادة السيارة الى العمل او المحلات التجارية او الى اى مكان تقريبا ، فى حين ان ذلك قد يكون أكثر خطرا من ركوب حافلة او قطار ، فالغالب أنه اسرع وأكثر ملائمة .

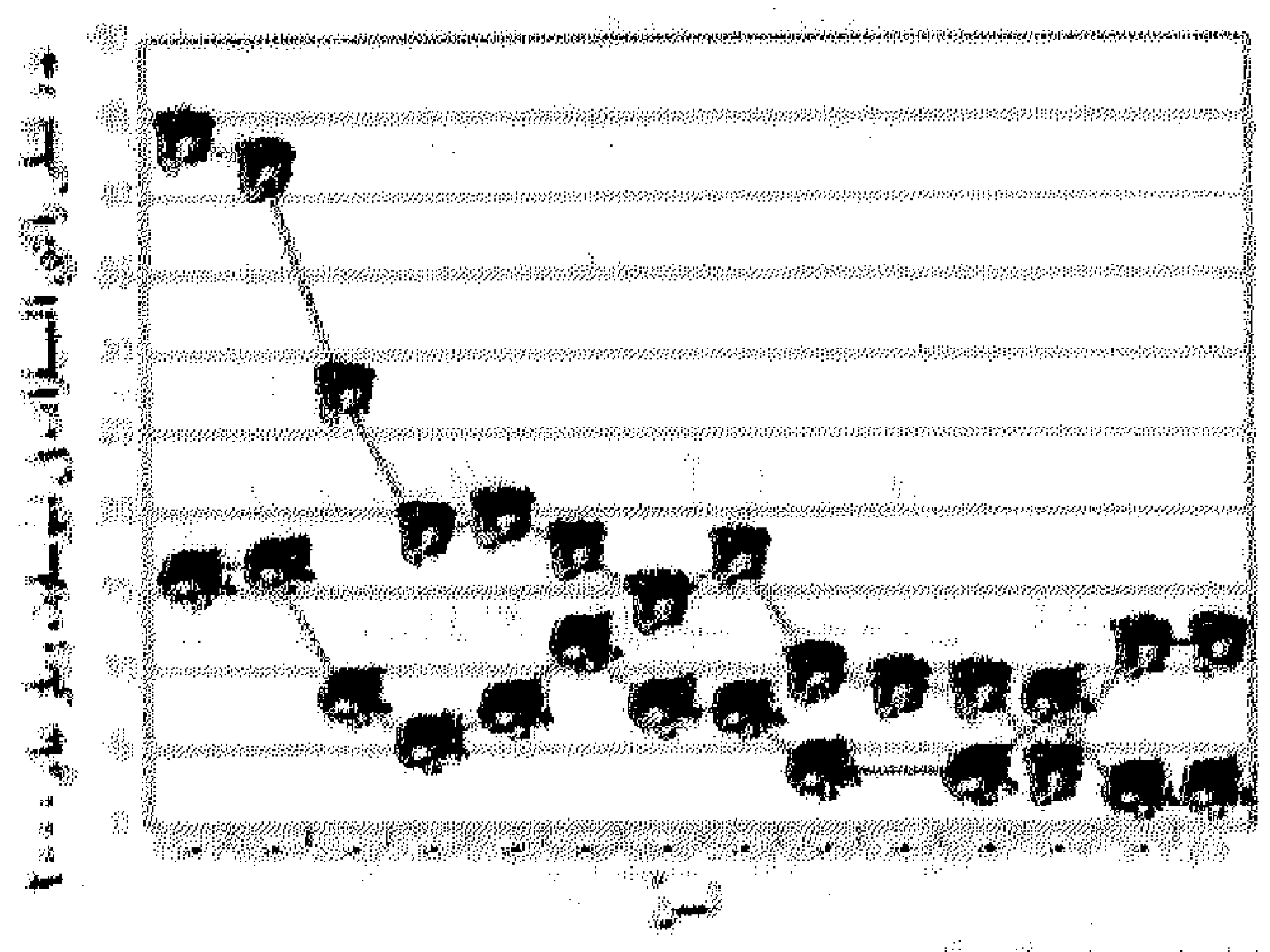
معدلات الموت لراكب مسافر بالمقارنة مع راكب سيارة

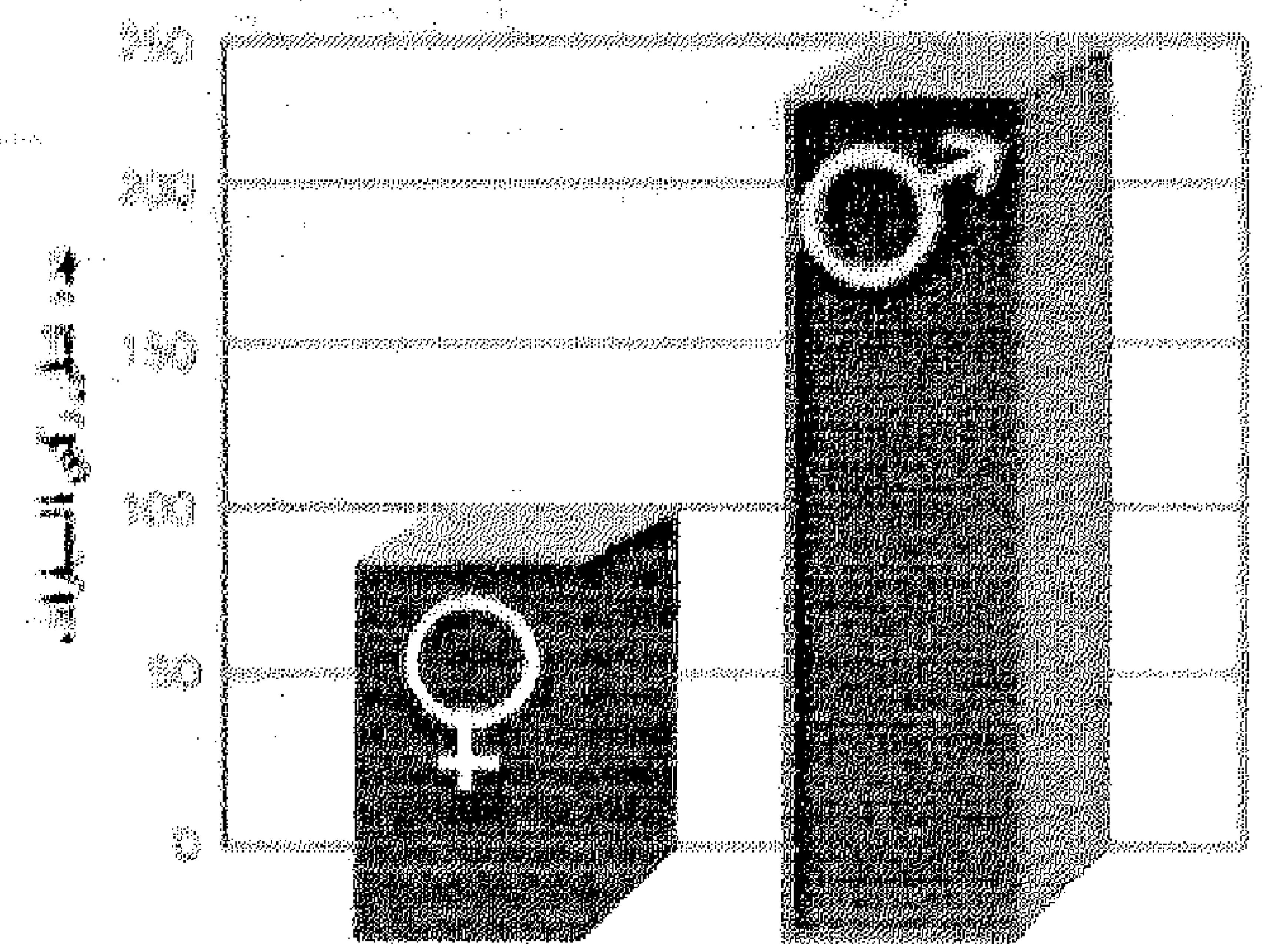
خطر الموت بالنسبة لراكب سيارة	وسيلة السفر
٠,١٧ (حوالي خمس مرات أقل)	
٠,١٧ (حوالي خمس مرات أقل)	
١	

مخاطر تصادم السائق بالنسبة للسن والخبرة والجنس .

الرسم البيانى التالى يبين عدد راكبى السيارات الذين قتلوا فى نيوساوث ويلز بالنسبة للسن والجنس والخبرة .

السائقون الذكور يتعرضون لمخاطرة أكبر من اللاإناث ويعود هذا جزئيا الى انهم يسوقون فى السنة مسافات قد تصل الى ضعف الكيلو مترات بالنسبة للإناث .





ولكن يعود هذا ايضا الى ان الذكور غالبا اكثر استعدادا للمخاطرة عندما يسوقون ويؤدى هذا الى قتل او جرح عدد اكبر من الذكور وهو خاطر يدعو الى التعقل اذا كنت رجلا،ومع ذلك فمازال هناك اناث قتلى وجرحى كسائقات.

كيف يمكن مساعدتك على فهم وإدارة مخاطر قيادتك .

كل ماسبق من استعراض للمعلومات كى نساعدك على فهم المخاطر التى تواجهها ولماذا يفعل السائقون بعض الاشياء التى يفعلونها ,وماذا يمكن عمله لتقليل مخاطرة التصادم، ان عليك مسئولية نحو نفسك ونحو مستخدمى الطريق الاخرين لان تصبح سائقا ذا مخاطر منخفضة .

ويمكن تلخيصها في النقاط الرئيسية التالية:-

١ - جميع نشاطات الحياة تقريبا تحمل بعض مخاطرة الموت او الجرح .
٢ - قيادة السيارة يعتبر واحد من اكثر الاشياء التى يفعلها الناس مخاطرة كل يوم .
٣ - السائقون الذكور بصفة عامة لديهم مخاطرة أعلى من السائقات الاناث لان الذكور يسوقون أكثر وقد يقبلون مخاطرة أكثر .
٤ - السائقون الاصغر سنا والاقل خبرة لديهم مخاطرة اكبر من السائقين الاكبر سنا والاكثر خبرة .
٥ - السائقون يمكنهم ادارة مخاطرهم .

الفصل الثانى

نتائج حوادث السيارات(تصادم الطريق)

تحمل وسائل الاعلام كل يوم تقريبا قصصا وصورا عن حوادث تصادم الطريق والوفيات والاصابات ، ولكن معظم السائقين لايفكرون كثيرا فى المخاطرات وتكلفة الاصابات الناتجة عن قيادتهم مركبة عندما يجلسون فى مقعد السائق .

والان فقد تحب ان تراجع التفكير فى النتائج المعاكسة للاشتراك فى تصادم بالنسبة لك ولعائلتك ولاصدقائك وللمجتمع الاوسع ويستمر تاثير حوادث تصادم الطريق لمدة طويلة بعد انتهاء القصص فى اخبار التليفزيون .

وفى دراسة تقريبية- لعدم وجود احصاء دقيق - فى جمهورية مصر فان تكلفة حوادث المرور السنوية حوالى ٢ مليار جنيه وحوالى سبعة الاف قتيل – بمعيا ر من توفى فى الحادث وليس بسبب الحادث – وحوالى سبعة وعشرون الف مصاب .

وفى دراسه تفصيلية فى استراليا فان حوادث تصادم الطريق تكلف المجتمع الكثير من النقود كل عام .

وعلى سبيل المثال ،فأن متوسط التكلفة الناتجة عن:-

*تصادم ادى الى وفاةهو ١,٧ مليون دولار.

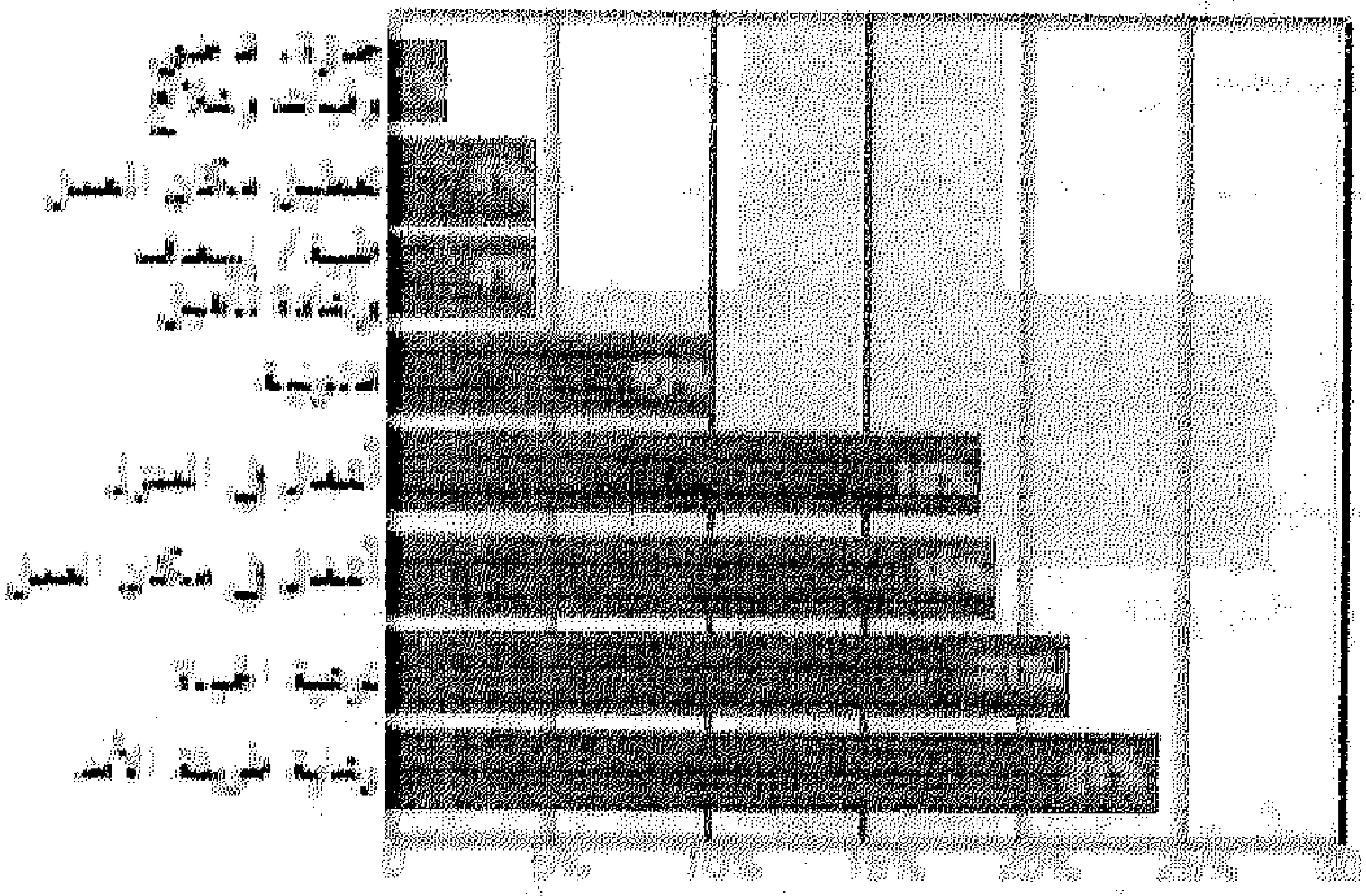
*تصادم ادى الى جرح خطير (يتطلب علاج فى مستشفى) هو٤٠٨ الف دولار .

*تصادم ادى الى جرح بسيط هو ١٤ الف دولار.

*تصادم ادى الى خسائر ممتلكات فقط يساوى حوالى ٦ الاف دولار .

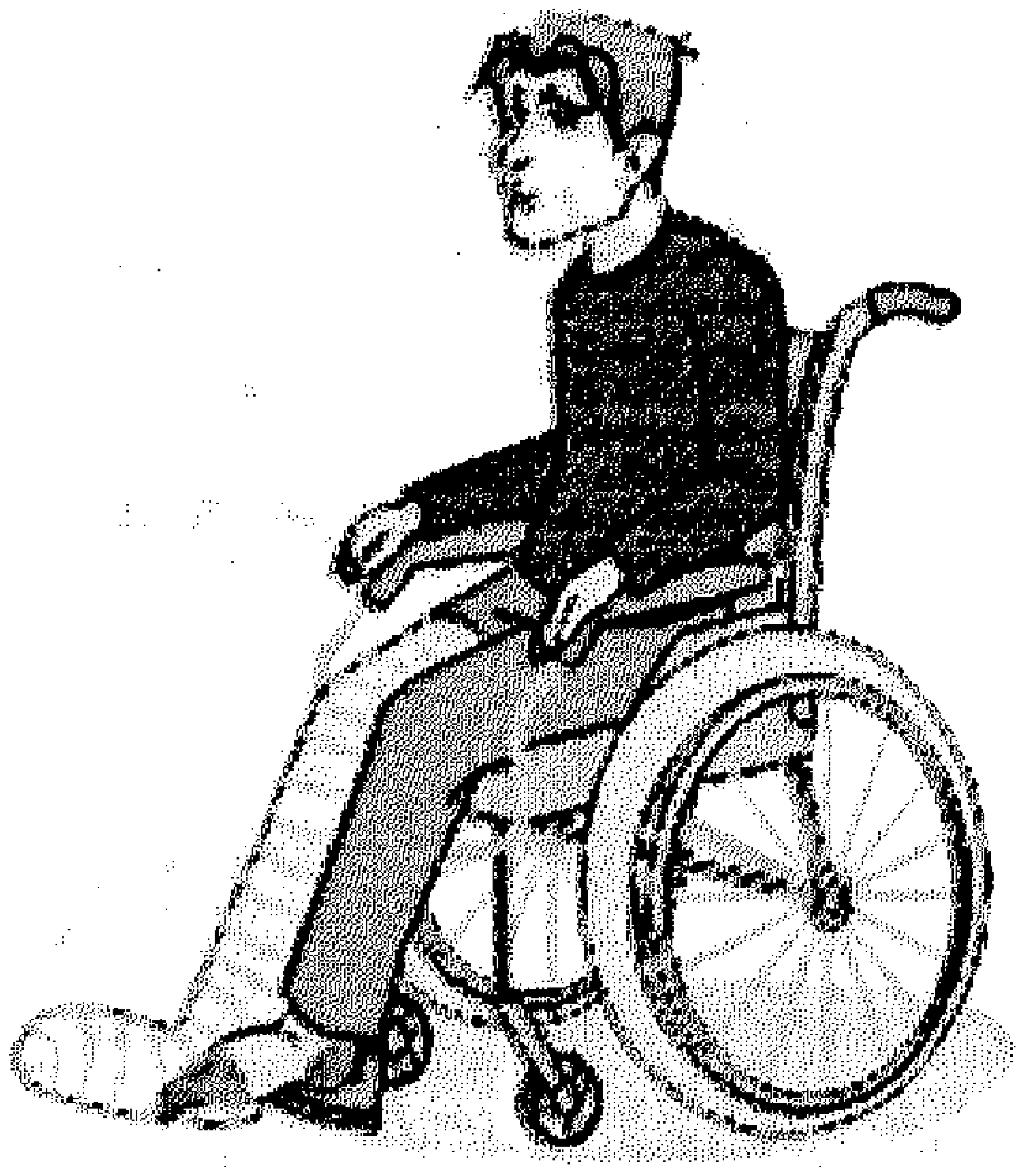
وهذه ارقام يعتبرونها كبيرة ويقولون انه ربما كان من الصعب ان يدركها عقلك ولكن هناك الحد الادنى فى حساب التكلفة البشرية فان عناصر التكلفة الكبيرة ليست هى تكلفة انتشالك من الطريق ونقلك الى المستشفى(او ترتيب جنازتك) كما يبين الرسم البيانى

التالى فان معظم التكاليف تتعلق بالرعاية طويلة المدى لك او للاشخاص الجرحى الاخرين(٢٤%) .



خسارة نوعية الحياة عدم القدرة على فعل الاشياء التى تريد ان تفعلها او كنت تستطيع ان تفعلها قبل التصادم هو التكلفة التالية فى الضخامة وتبلغ ٢١% اضف الى ذلك تكلفة فقدان القدرة على العمل (واكتساب نقود) وستبدأ فى روئية كيف أن تأثيرات التصادم تنتشر فى موجات متباعدة فى حياتك وحياة الاخرين .
تكلفة الجنازات رخيصة نسبيا بالمقارنة مع تكلفة الإعاقة الدائمة وعدم القدرة على العمل واللعب والعناية بنفسك .
وتشير الإبحاث الى ان الكثير من السائقين الصغار أكثر قلقاً من فقد أجزاء من اجسامهم او التشويه او الإعاقة عن قلقهم من الموت وفى جميع حوادث التصادم التى تم ابلاغ الشرطة عنها فإن حوالى واحد من كل ٥٠ حاله تتضمن وفاة فى نيوساوث ويلو .
وفى حين ان بعض المصابين سوف يتمكنون من الشفاء الكامل فإن الكثيرين لن يعودوا ابدا كما كانوا- جسمانيا او عقليا- .
وحوادث تصادم الطريق تكلف اكثر من مجرد المال وتؤثر على اكثر من مجرد الشخص الذى قتل او جرح .

ربما نحتاج جميعا الى التفكير فى هذا عندما نجلس خلف عجلة القيادة فى مركبة .



ويمكن ان نلخص نتائج حوادث تصادم الطريق فى النقاط الرئيسية التالية :-

١- حوادث تصادم الطريق تكلف المجتمع الكثير من المال .

٢- معظم ضحايا حوادث التصادم لايموتون- حوالى ١ فقط من كل ٥٠ فى نيو ساوث ويلز -ولكن الكثيرين يعيشون بنتائج جسمانية و عقلية مابقى من حياتهم .

٣- معظم التكاليف تذهب الى الرعاية طويلة الأمد للأشخاص المصابين (٢٤%) .

٤- خسارة نوعية الحياة هى التكلفة التالية فى الضخامة وتبلغ (٢١%) .

الفصل الثالث

ادارة المخاطرة- من انت كسائق وكشخص -

ماتفعله يحدد المخاطرة التى تتحملها كسائق ،على سبيل المثال ، الاسراع وتخطى أضواء الإشارة الحمراء يزيد من مخاطرة التصادم ومخاطرة توقيفك بواسطة الشرطة! وحيث ان القيادة هى عمل يتحكم الشخص فى ضبطه ،فإنه يمكنك تحديد الكثير من مستوى مخاطرتك بواسطة ما تفعله (وما لاتفعله) وبعض مخاطرة التصادم تنتج من:-

*من أنت .

*ماذا تفكر .

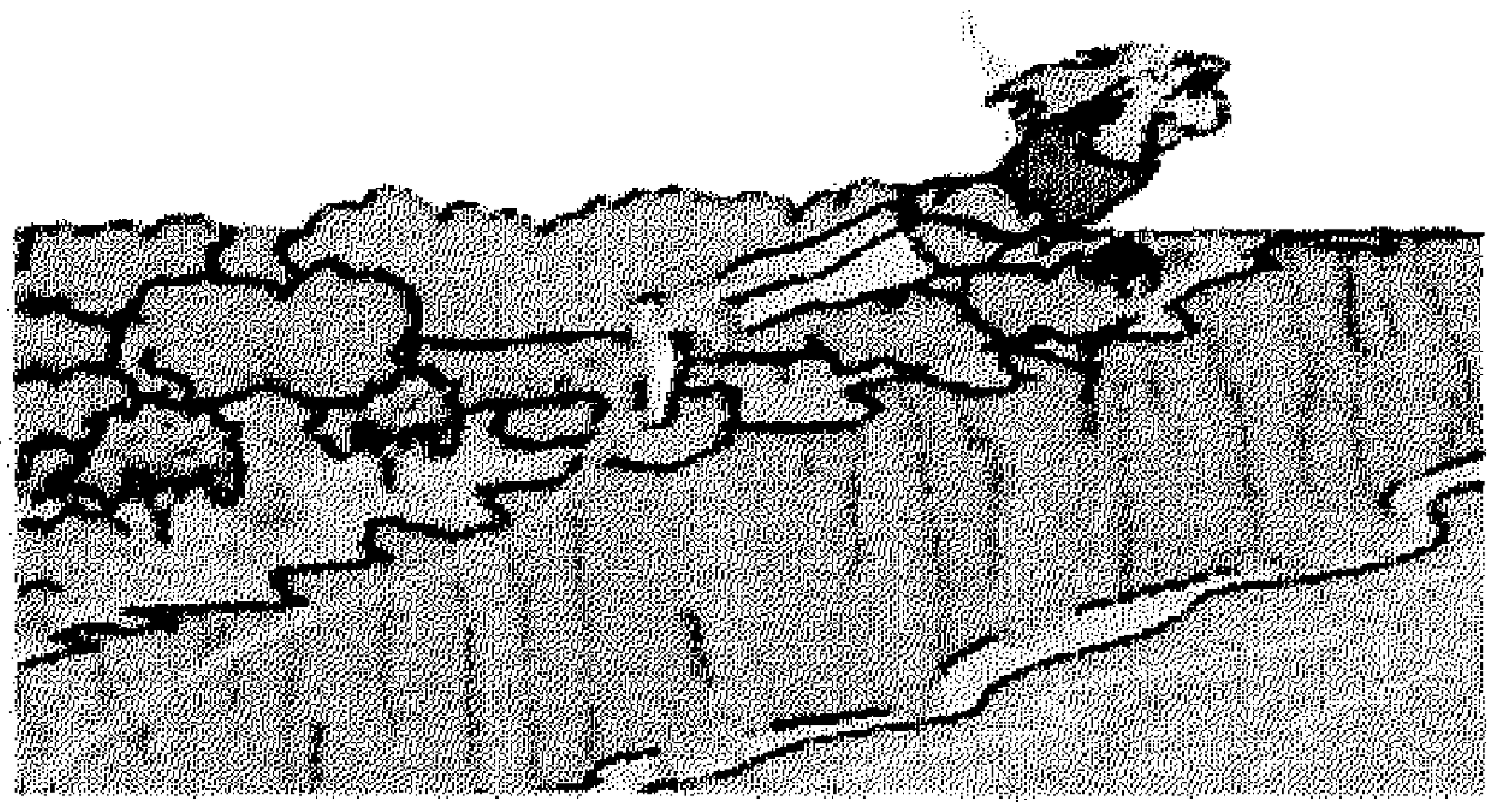
*كيف تنظر الى الدنيا .

والبقية تأتى من مصادر خارجية (مثلا، أحوال الطريق ، والطقس ،وتصرفات أو عدم تصرفات مستخدمى الطريق الاخرين) .

وهذا مايحدد بعض العوامل التى تحدد مخاطرة لك وللسائقين الاخرين. ويمكنك إستخدام هذه المعلومات لتساعدك على إدارة مخاطرتك كسائق .

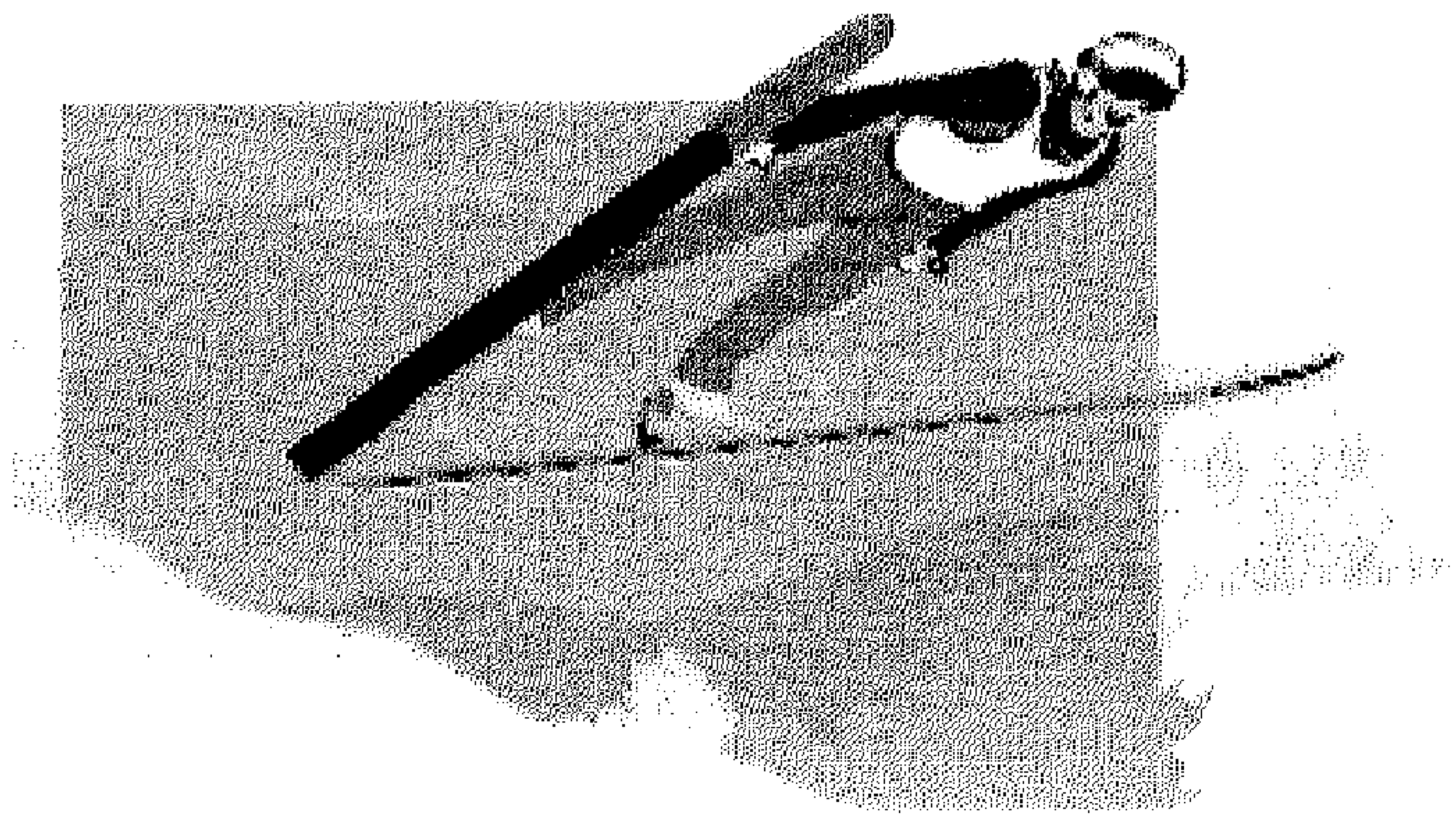
الثقة والثقة الزائدة عن الحد

يحب معظمنا أن يكون واثقا فى مهارته وقدراته بغض النظر عما نفعله. إذا مرضت فأنت عادة واثق أنك سوف تتحسن .



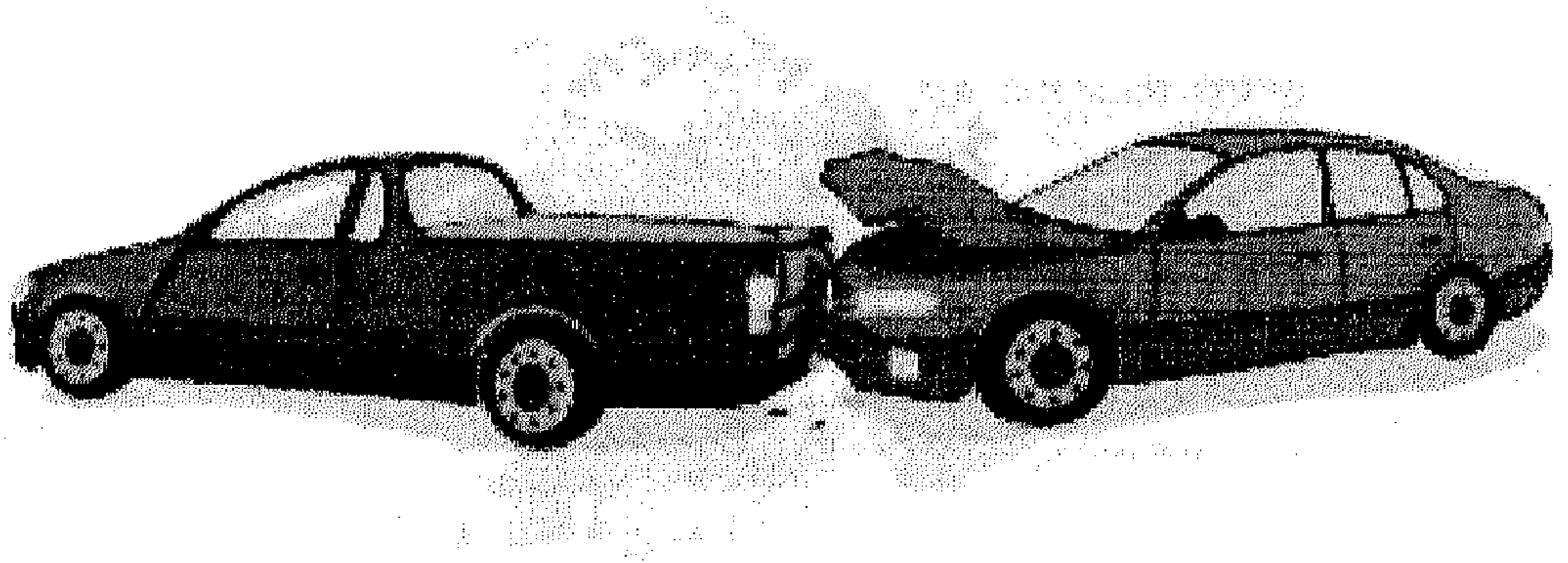
وانت فى معظم الوقت واثق من أنك تستطيع معالجة حياتك اليوم ،والاسبوع التالى،والسنة التالية ،عندما تفعل شيئا فيه مخاطرة او

إثارة مثل الانزلاق أو القفز فى العراء وقدماك مربوطة فى حبل طويل(bungee) فأنت تحب أن تشعر بالثقة بان كل شئ سيكون على مايرام .
ولكن مع القيادة فأن هذه الثقة قد تعمل ضدك وتشير الابحاث الى أنه فى حين أن معظم السائقين يثقون جيدا بمهاراتهم فأن أغلب السائقين الواثقين بانفسهم هم عادة أقلهم خبرة .

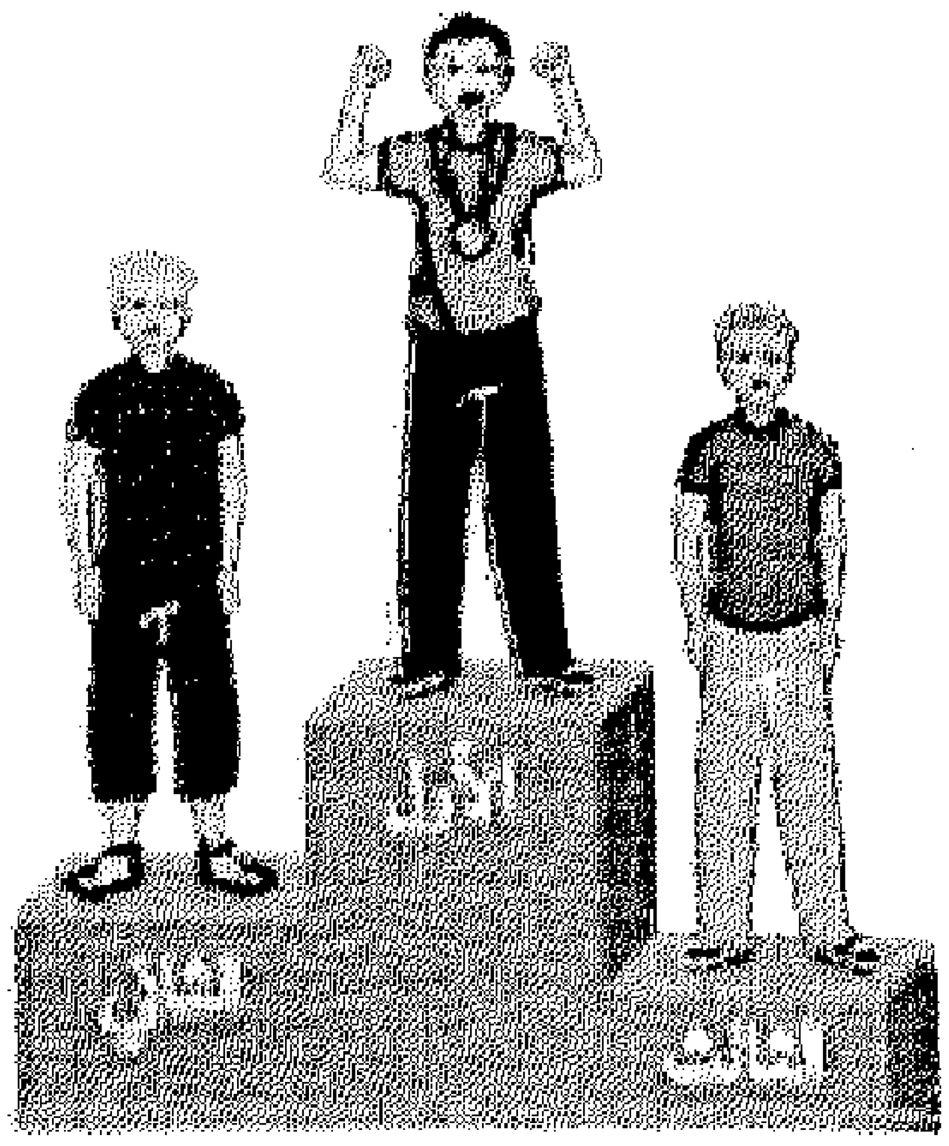


وهذا قد يؤدى الى الثقة الزائدة عن الحد والى الشعور بأنك قد تكون سائقا أفضل مما أنت فى الحقيقة .
والثقة الزائدة عن الحد تساهم فى كثير من حوادث التصادم للسائقين فى سنواتهم الخمس الاولى من القيادة وتجعلك تقلل من تقديرك مخاطرة النتائج السلبية(مثلا ،تورطك فى تصادم ،او ضبطك بسبب الاسراع اوقتلك او إصابتك فى تصادم طريق) وتتعزز الثقة الزائدة عن الحد فى كل مرة تسوق فيها فوق الحد المقرر للسرعة بدون ان يتم ضبطك ،وهذا يجعل من الصعب عليك ان تعادل ذلك .
وقد تشعر أن فى وسعك،معالجة الموقف وأنك سائق أفضل من الاخرين .
ولان حوادث التصادم نادرة لكل سائق على حدة،فانت تظن أنها لن تحدث لك وستكون محقا معظم الوقت ويتورط سائق واحد فقط من كل ٢٠ سائق ذو خبرة قليلة وحوالى واحد من كل ٥٠ سائق ذو

خبرة عالية في نيوساوث ويلز في إصابات تصادم يبلغ عنها الشرطة كل عام .
ولكن هل تعلم أن مخاطرة ضبطك بمعرفة الشرطة أكثر بكثير من هذا ؟ في نيوساوث ويلز فأن مخاطرة ضبطك وإصدار مخالفة مرور لك تزيد بأكثر من ٢٠٠٠ مرة على مخاطرة قتلك في تصادم ، ولذلك إذا كنت تسوق بطريقة غير امنة،فقد لاتتصادم، وقد لاتقتل او تصاب ، ولكن من المحتمل ان يتم ضبطك .



الى اى حد تعتقد أنك سائق جيد ؟
تشير الابحاث الى أن معظم السائقين الذكور يقدرون أنفسهم أنهم أفضل من السائقين الاخرين من نفس السن والخبرة .
ويميل السائقون الذكور الصغار الى تقدير أنفسهم أنهم جيدون جدا ،وهذا يساعد هلى تعزيز الثقة الزائدة عن الحد وينتج عنه أن المزيد من السائقين الذكور ،وبالذات اولئك الذين هم تحت ٢٥ سنة من العمر ،يتورطون في المصادمات.
والنساء من الناحية الاخرى ،أكثر إحتمالا ان يقدّرون أنفسهم بانهن لسن أفضل من السائقين الاخرين،بل ويعترفون بأن الاخرين قد يكونوا أفضل منهن، ويعتقد الخبراء ان هذا يساعد أيضا على تقليل الثقة الزائدة عن الحد ،وقد يساعد أيضا على تقليل اشتراك السائقات الاناث في حوادث التصادم.



ويمكن تلخيص إدارة المخاطر في النقاط التالية :-

١- لابأس بالثقة ولكن الثقة الزائدة عن الحد يمكن أن تجعلك تعتقد أنك سائق أفضل مما أنت في الحقيقة .

٢- الثقة الزائدة عن الحد تجعلك تقلل مخاطرة النتائج السلبية مثل التصادمات او أن تصاب أو تقتل .

٣- السائقون الذكور أكثر احتمالا بان يقدّروا أنفسهم كأفضل من الاخرين وهذا قد يشجع الثقة الزائدة عن الحد ومخاطرة التصادم .

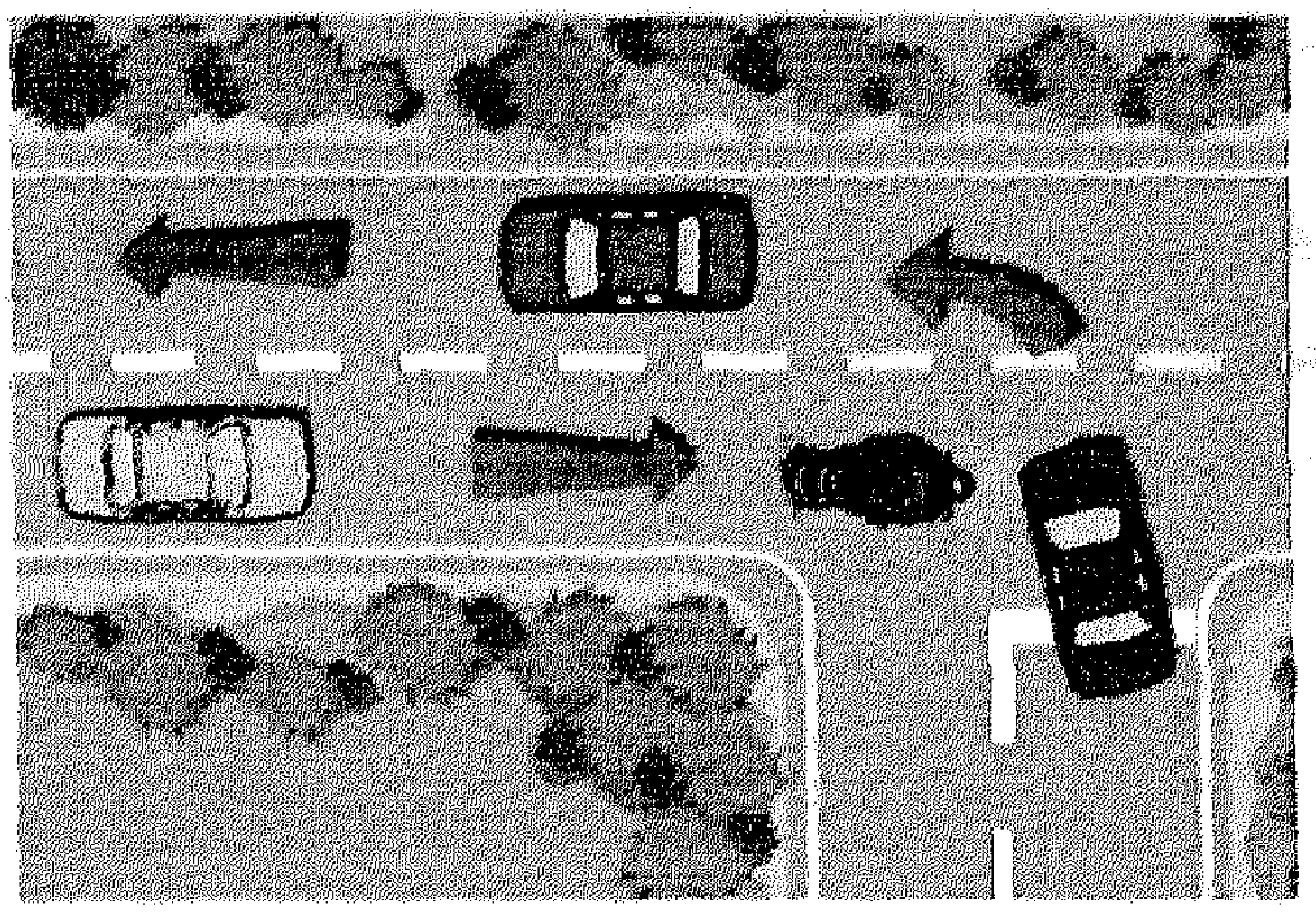
٤- مخاطرة ضبطك في مخالفة مرور تزيد بأكثر من ٢٠٠٠ مرة على مخاطرة قتلك في تصادم .

عوامل وأسباب حوادث التصادم ومدى قبول السائقين بأخطائهم

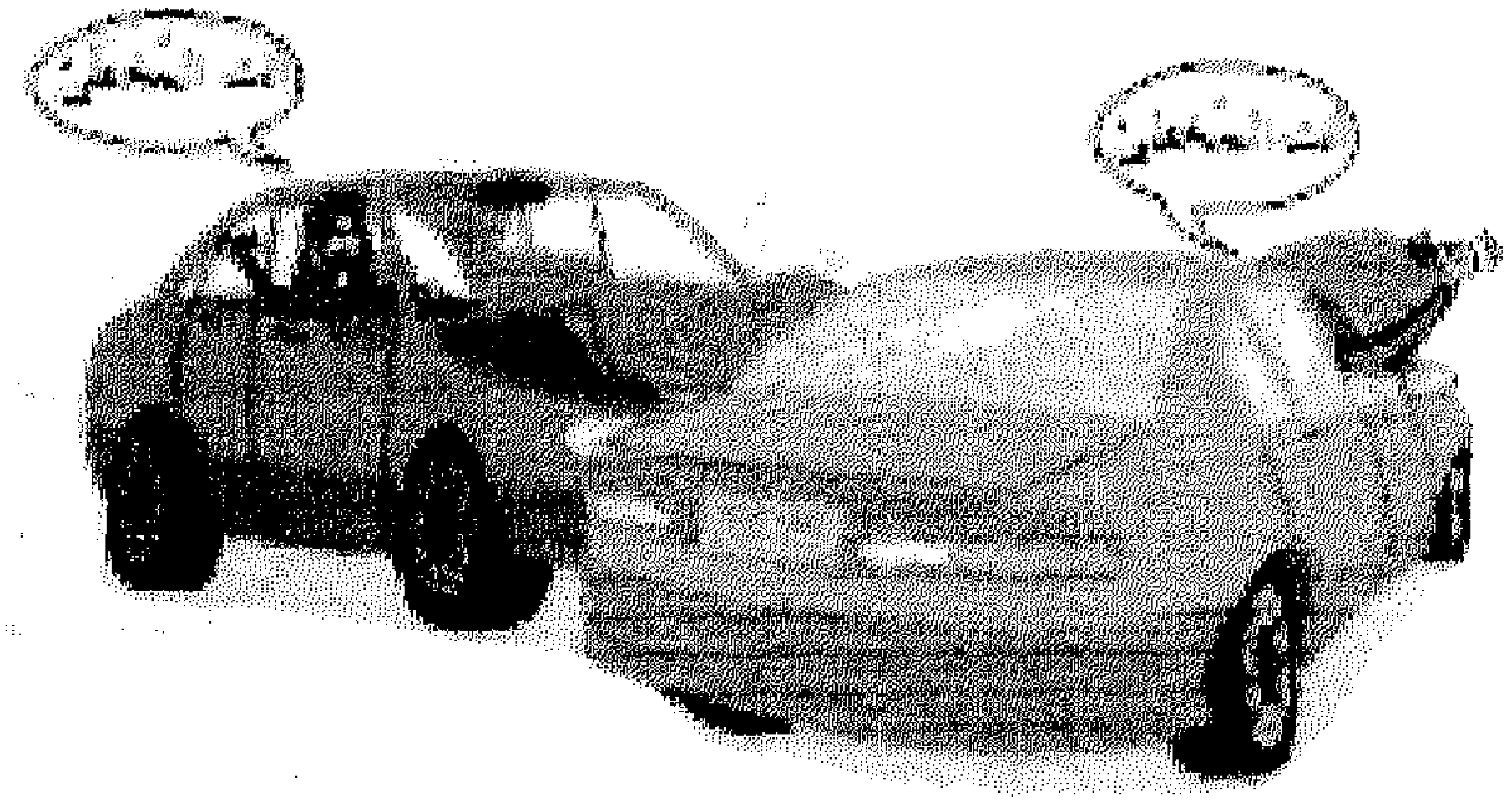
معظم الناس لايحبون الاعتراف ؟ أنهم مخطئون أو أنهم ارتكبوا أخطاء . وقد يكون هذا هو السبب فى أن الكثيرون من السائقين المتورطين فى حوادث تصادم لا يريدون الاعتراف بانهم قد يكونوا فعلوا الشئ الخاطئ.

وتشير الابحاث الى ان السائقين يميلون إلى إلقاء كل أو معظم اللوم على السائق الاخر ، أو على الطريق أو على الطقس ،ولكنهم لايلومون أنفسهم ألا قليلا.

وعلى سبيل المثال الصورة التالية تظهر رسما تخطيطيا



(نظرا للتلف الحادث لسيارتى ، فأنا أظن أن الدراجة الالية كانت مسرعة الى حد كبير أعتقد انه كان يمكنه على كل حال أن يتجنبنى لو كان راكبا ذا خبرة .فأن راكب السيارة الزرقاء ،لتصادم طريق واقعى حيث صدم سائق راكب دراجة الية. والنص المكتوب أسفل الصورة ينقل ماقاله سائق السيارة للشرطة عن التصادم. وكما ترى فأن السائق القى اللوم على راكب الدراجة الالية حتى ولو لم يكن الخطأ خطأ راكب الدراجة الالية .



ولذلك ترى أنه عندما يقدم الناس طلب تعويض من التامين بعد حوادث التصادم فهم عادة يتحاشون تحمل اللوم .

والخبراء يسمون هذا "اسناد خارجى" حيث تقوم بإسناد اللوم أو السبب فى حدوث ماحدث إلى أشياء خارجة عنك . وكما قد تكون خمنت فإن"إسناد داخلى" هو عندما تقوم بإسناد اللوم أو السبب فى حدوث ماحدث الى نفسك . والموقف الاكثر صحة هو عندما تستطيع التعرف على الاشياء التى تعود اليك والى مافعلته أنت من جهة ،وعلى الاشياء التى لاتعود اليك ولا الى مافعلته أنت من الجهة الاخرى .

والابحاث ترجع ان الاشخاص الذين يتعرفون بأمانةعلى ماهو خطؤهم وماهو خطأ الاخرين هم سائقون أكثر أمنا . ومن الصعب أن تقبل أن بعض الاشياء مردها إليك أنت .

السائقون بشر والبشر يخطئون

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم (كل ابن ادم خطاء وخير الخطاءون التوابين) صدقت ياحبيبى.

الحقيقة هى أن جميع السائقين يرتكبون أخطاء ولكن ليس فى نفس الوقت لحسن الحظ وهذا جزء من كونهم بشر لا يستطيع شخص أن يقوم بعمل أى شئ على الوجه الاكمل طوال الوقت. حتى أبطال لاعبى كرة السلة لايسجلون أهدافا طوال الوقت كما وأنه قد يخطئ

لاعبى الجولف المحترفين فى ضربة بسيطة،ومعظم حوادث التصادم سببها أخطاء بشرية.

الاشخاص يرتكبون اخطاء عندما يسوقون،والاخطاء مثل الفشل فى رؤية سيارة اخرى عند تقاطع ،أو تغيير المسارات بدون النظر وقد تستطيع إعداد قائمة طويلة من الاخطاءالتى يرتكبها السائقون الاخرون. ومعظم الوقت فأن مركبتك لايحدث بها أى عطل، وتصطدم وحدها .

عند إعتبار جميع أسباب حوادث تصادم الطريق ، سوف تحصل على رسم بيانى دائرى مشابه للشكل التالى والشطر الاكبر يتعلق باخطاء بشرية منفصلة ،واذا أضفت جميع الاقسام الى الاخطاء البشرية فسوف تحصل على أكثر من ٩٠%.

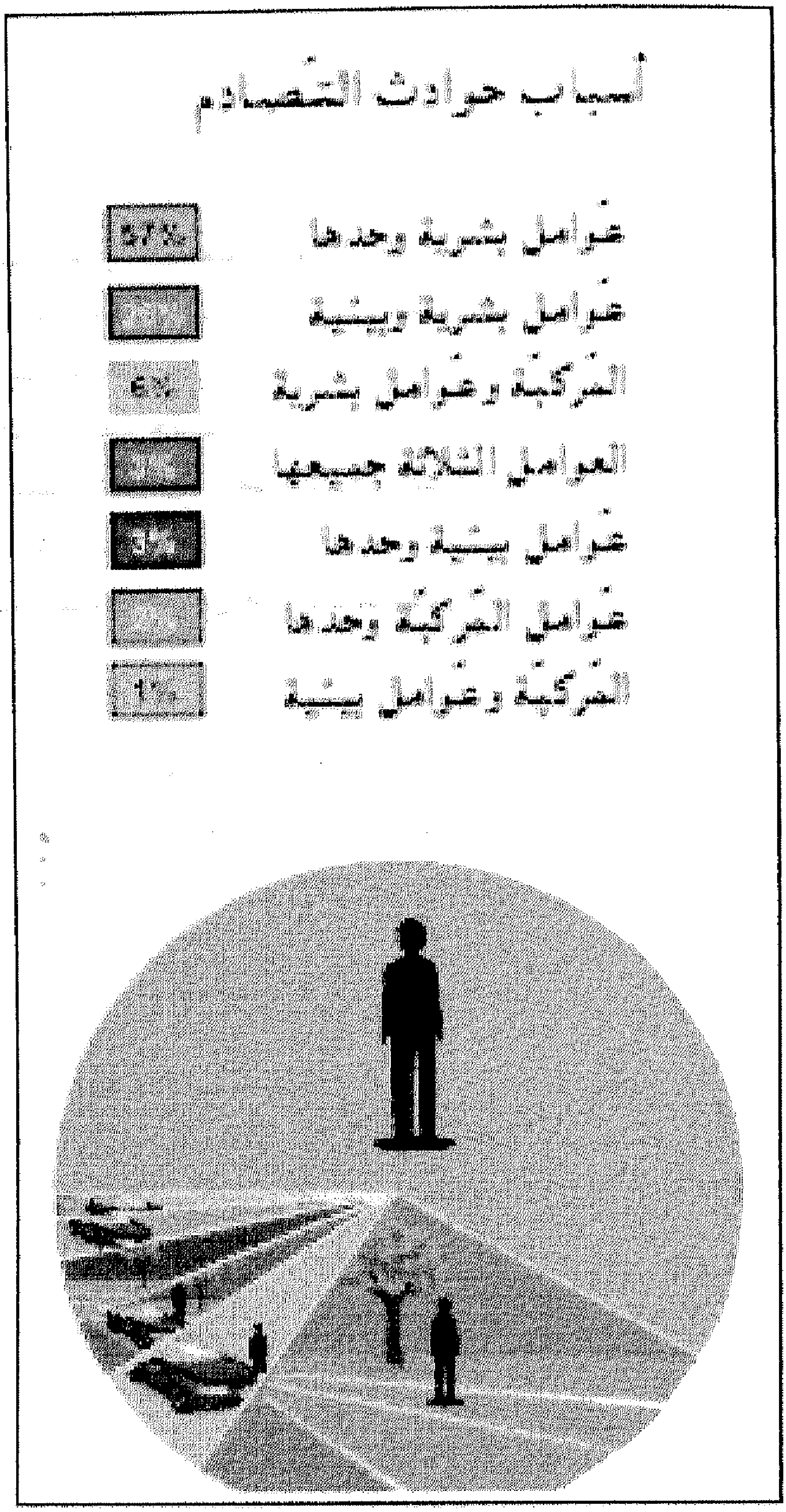
وتشير أبحاث حوادث التصادم الى ان جميع السائقين ،حتى انت ،سوف يرتكبون اخطاء . ويقدر ان السائقين يرتكبون اخطاء :

١ - قد تؤدى الى تصادم كل ثلاثة كيلومترات.

٢ - تؤدى الى قريب من تصادم حوالى كل ٨٠٠ كيلومتر

٣- تؤدي الي تصادم حوالي كل ٩٨٠،٠٠٠ كيلومتر من المهم ان تفهم انه يمكنك ارتكاب اخطاء وسوف ترتكب اخطاء .وهذا الفهم يمكنه ان يساعدك على قبول ان القيادة قد تكون مخاطرة فى حد ذاتها،بدون ان تعتمد انت المخاطرة .

وقد يسمح لك هذا أيضا أن تقوم بعمل ما لتقليل مخاطرتك كسائق ولحماية نفسك واخرين من التصادمات وعواقبها.



ملاحظة :مجموع هذه النسب ليست ١٠٠ فى المائة بسبب التقريب .

ملخص النقاط الرئيسية فى أسباب حوادث التصادم وقبول الأخطاء

١- كثير من السائقين المشتركين فى حوادث تصادم لايريدون الاعتراف بأنهم قد يكونوا فعلوا الشئ الخاطئ

٢- "إسناد خارجى" هو عندما تلوم اشياء اخرى أو أشخاص اخرين لما حدث .

٣- "إسناد داخلى "هو عندما تقبل انت اللوم أو أسباب حدوث ماحدث .

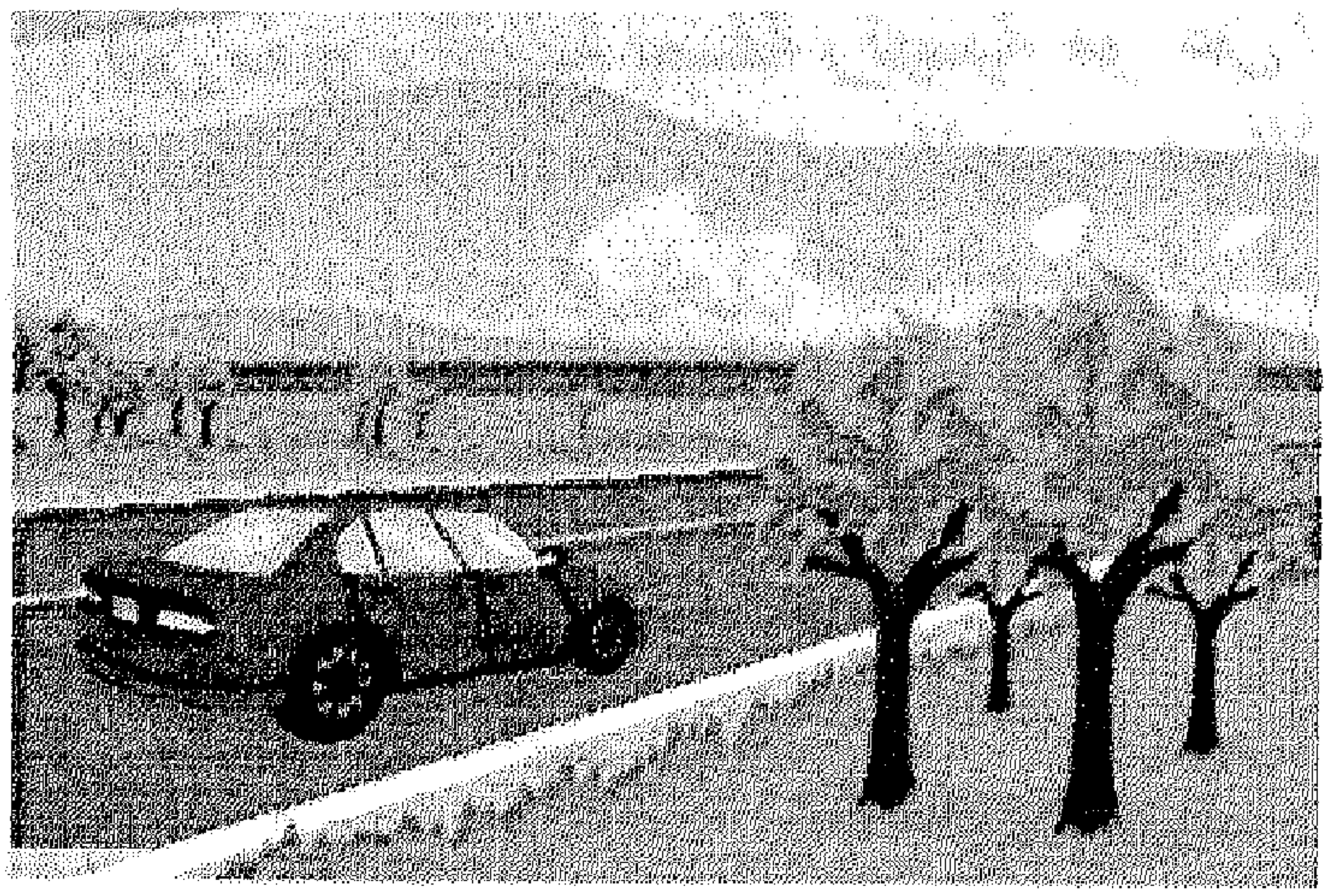
٤- الموقف الافضل هو عندما تقبل الاشياء الصادرة منك .

الفصل الخامس
الحوافز وسلوك القيادة

لعلك لاحظت أن حوافزك لفعل شئ ،مثل خروجك مع أصدقاء ،تختلف عن حوافزك لتنظيف البيت . من المحتمل أنك أكثر إهتماما بالاشياء الممتعة الى تجعلك تشعر بشعور طيب ،أو التى تعطيك شعوراً بأنك حققت شيئاً .

والحوافز تختلف بناء على حالتك النفسية ومدى أهمية أو جاذبية أمر ما بالنسبة لك .قد يدفعك الحافز لفعل شئ ما يسبب "الاندفاع" أو الاثارة التى تحصل عليها من الرياضات العنيفة، أو إكتساب نقود ، أو توفير الوقت ،ومايحفزك أنت قد لايثير أى اهتمام لشخص اخر ، وقدلايكون بنفس القدر فى جميع الاوقات .

والحوافز تؤثر أيضا على كيف تسوق .هل لاحظت أنك أكثر إحتمالا أن تزيد السرعة وربما ان تأخذ عدة مخاطرات صغيرة عندما تكون متأخرا عن موعد هام ؟ولكنك لن تسوق بنفس الطريقة إذا خرجت للقيادة للنزهة فى عطلة نهاية الاسبوع .



تشير الابحاث الى ان السائقين الذين يشعرون بضغط الوقت او مواعيد الانتهاء هم أكثر احتمالا ان يسرعوا او يقبلوا مخاطرة.

وحتى الاشخاص الذين يسوقون بحرص عادة قد يفعلون أشياء خطرة ، بل أنهم سيبررون هذا لانفسهم وللاخرين بأن ذلك لاباس به أو ضروري حتى للشرطة عندما يتم ضبطهم بالاسراع.
السائقون الذكور الصغار أكثر إحتمالا من الاناث ان يدعوا مشاعرهم تملي عليهم كيف يسوقون .وعلى سبيل المثال . فهم أكثر إحتمالا أن يقفزوا داخل السيارة ويسوقون على الطريق عندما يشعرون يالانفعال ،وهم يفعلون ذلك لينفسوا عن الضغط ، ولكنهم أيضا أكثر أحتمالا ان يسرعوا ويسوقوا بطريقة خاطئة أو عدوانية في تلك الظروف ،وقد تعرف أنت واحدا ممن يفعل ذلك.
وقد تعرف أيضا أشخاصا لديهم حافز الى تعمد المخاطرة للاثارة أو جذب الانتباه أو مجرد التنفيس عن الملل، وتشير الابحاث الى أنهم يشتركون في حوادث تصادم أكثر من السائقين الاخرين، وهم ايضا أكثر احتمالا ان يتم ضبطهم بواسطة الشرطة ، أنها مأساة اذا كان حافز الشخص للحصول على القليل من الاثارة يؤدى الى الموت اوالاصابة لانفسهم أو لشخص أخر ، وقضية المخاطرة هذه يتم مناقشتها بتفصيل أكبر في القسم التالي من هذا الكتاب بالنسبة لمعظم الناس ، فأن مفهوم القيادة بصفة رئيسية هو عن الإنتقال من النقطة (أ) الى النقطة (ب) ومعظم الناس لا يحفزهم الأمان بصفة رئيسية عندما يسوقون ، فهم يريدون فقط الوصول الى مكان ما بأسرع ما يمكن ، ولكن وبنفس القدر ، فلا يريد أحد أن يموت ، أو يصاب ، أو تضبطه الشرطة أثناء عملية القيادة.
يمكنك أما أن تكون عبدا لحوافزك عندما تسوق ، أو تحاول أن تفهمها وتبادر بالسيطرة لتقليل المخاطرة لنفسك ولمستخدمي الطريق الأخرين ، والأمر ليس سهلا ، ولكن إدراك أن حوافزك قد تؤثر على مدى الامن في قيادتك هو خطوة أولى وهامة .

ملخص النقاط الرئيسية : الحوافز وسلوك القيادة

ا ـ الحوافز تختلف بإختلاف الأشخاص وبإختلاف المهام ، وهذا ينطبق أيضا على القيادة.

٢- السائقون الذين يشعرون بضغط الوقت او مواعيد الانتهاء هم اكثر احتمالا ان يسرعون او يقبلوا المخاطرة للأنتقال بسرعة (ا) الى (ب) وحتى الاشخاص الذين يسوقون بحرص عادة قد يفعلون اشياء خطرة.

٣- السائقون الذكور الصغار اكثر احتمالا من الاناث ان يدعوا مشاعرهم تملي عليهم كيف يسوقون .

٤- بعض الناس لديهم حافز للقيادة بسرعة وتعمد المخاطرة للإثارة او جذب الانتباه او مجرد التنفيس عن الملل ، واحتمال مخاطرة حوادث لهم أعلى بكثير من السائقين الآخرين، وهم أكثر أحتمالا ان يتم ضبطهم بواسطة الشرطة.

٥- القيادة يحفزها بصفة رئيسية الرغبة في الانتقال من (ا) الي نقطة (ب) باسرع مايمكن ، ولكن لاأحد يريد أن يموت أو يصاب ، أو تضبطة الشرطة أثناء عملية القيادة .

٦- أنت تحتاج الى إدراك أن الحوافز تؤثر على كيف تسوق.

المخاطرة والقيادة - المخاطرة والبحث عن الاثارة

كما تم الحديث عنه من قبل (انظر ما سبق كتابته في المخاطرة عن الحياة بصفة عامة) فان المخاطرة جزء من الحياة وبعض المخاطرات يمكنك تحاشيها والبعض الاخر يمكنك فقط تقليلها الى الحد الادني ونحن جميعا نختلف في مقدار المخاطرة التي ترغب في قبولها وما نعتبره مخاطرة بعض الناس يعتقدون ان هناك مايكفي من المخاطرة في هذا العالم دون البحث عن المزيد والبعض الاخر يحتاجون للاثارة التي تاتي من المخاطرة ماذا عنك؟

هل أنت شخص يحتاج الي المخاطرة أو الإثارة أو التحدي في حياتك.

إذا كنت ممن تحتاج الى مخاطرة فإنك أكثر أحتمالامن ان :-

١ - أن تسوق بطريقه عدوانيه .

٢ – أن تتجاوز الحد الأعلى من السرعة .

٣ – أن لاتربط حزام المقعد .

٤ - أن تتعاطى المخدرات أو الكحول أثناء القيادة .

٤ – أن تعتقد انك أقل أحتمالا أن تقوم الشرطة بضبتك .

والعكس صحيح

وهذا كله جزء من إدارة مخاطرتك فى الحياة وعندما تسوق .

قد لايكون هناك بأس فى المخاطرة فى الرياضة العنيفة والنشاطات القائمة على المغامرة ولكن ليس على الطريق .

لذا فإن القيادة اليومية لديها مايكفيها من المخاطرة بدون الحاجة الى الاضافة اليها .

الفصل السابع

سلوك القيادة مع المخاطرة الزائدة

زيادة السرعةعن الحد الاقصى هو واحد من أكثر أنواع سلوك القيادة مع المخاطرة الزائدة شيوعا،وسوف نناقش مدى المخاطرة فى هذا السلوك لك ولمستخدمى الطريق الاخرين بمزيد من التفاصيل فى الباب الثالث .

وأنواع اخرى من أنواع هذا السلوك تشمل – اقتفاء الذيل – اى القيادة أقرب مما يجب من السيارة التى أمامك،وبعض السائقين يفعل ذلك لمجرد أنهم لايعلمون أنهم أقرب مما يجب ،فى حين يفعل آخرون ذلك لمضايقة أو تهديد السائقين الاخرين،وفى كلتا الحالتين فهو غير قانونى ويزيد فرص حدوث تصادم .

فإختراق الضوء الاحمر هو أحد سلوك المخاطرة الزائدة الذى يفعله بعض السائقين ، وقد يبدو أنه يوفر لهم ثوان قليلة ثمينة

ولكنه ايضا يزيد بدرجة كبيرة من مخاطرة التصادم مع مركبة اخرى،أو مع المشاة أو مع راكبى الدراجات الهوائية ، وإذا وجدت إنك تسوق خلال الضوء الحمر بصفة دورية فهناك خطأ ما فى الطريقة التى تسوق بها ،والمسألة هى مسألة وقت فقط قبل

ان يؤدى هذا السلوك الى ضبطك بواسطة الشرطة أوماهو اسوأ وهو تورطك فى تصادم وتكون أنت المخطئ فيه .
تذكر أنك تشارك بقية مستخدمى الطريق الاخرين ومن مظاهر عدم المسئولية أن تأخذ مخاطرة تزيد من فرصة قتل أو اصابة أشخاص أخرين ،تذكر ان القانون قاس على من يسوق باهمال أوبدن مبالاه ويكون سببا فى أصابة او موت أخرين ،وأشد قسوة فى حالة القيادة الخطرة ثم أن هذه القيادة لا تستحق او تساوى تلك العقوبة على الاطلاق .

سيارة تخترق الضوء الحمر .

سلوك القيادة العدوانى

بعض الناس يسوقون بطريقة عدوانية لإنهم يريدون المخاطرة أو لانهم أشخاص عدوانيون، هناك مثل قديم يقول (أن الناس يسوقون كما يعيشون)

إذا كان شخص ما عدوانى فى الحياة بصفة عامة فمن المحتمل أن يكون عدوانيا على الطريق ، ومع ذلك ،فإن بعض الأشخاص الذين هم عادة هادئون ومتعقلون يصبحون عدوانيين لينتقموا من سائق آخر يظنون انه أخطا فى فى حقهم بطريقة ما (مثلا قطع عليهم الطريق) وغالبا مايسمى هذا السلوك "غضب الطريق" ولكنه إقتصاص بواسطة سائق لما يظنه إستفزاز من شخص آخر ،وبعض السائقين يصاب بإحباط سببه ضغوط ومضايقات الحياة اليومية،وإزدحام المرور لا يساعد على التخفيف ، وقد يكون ذلك مفهوما ،ولكنه غير مقبول حيث أنه يضعك ويضع الأخرين فى المخاطرة .

واذا قمت بتهديد آخرين فلا تستغرب إذا وجدت الشرطة على عتبة بابك،إن سلوك الاعتداء أو التهديد مخالفة قانونية ولا يقبل كدفاع عن الأعتداء على شخص ما أو تهديده والادعاء بأنهم فعلوا شيئا

فى المرور ،وبنفس المساواه إذاهددك شخص ما أو أعتدى عليك يجب عليك إبلاغ الشرطة ،فليس هناك متسع للاعتداء والعنف على الطريق ، ان فى القيادة مايكفى من مصادر الخطر بدون إضافة المزيد من المخاطرة .

عندما تقف لتفكر فى الامر ،فنحن جميعا نرتكب أخطاء كسائقين ،وقد تجد نفسك أحيانا ضحية لسلوك قيادة سيئة من شخص آخر وتحب أن تقتص منه،ولكن الامر قد يكون بالعكس فى يوم آخر ، وهذا أمر يستحق أن تتذكره.

ملخص النقاط الرئيسية : المخاطرة و القيادة

١ - الناس يختلفون فى درجة رغبتهم او حاجتهم إلى المخاطرة فى الحياة و عندما يسوقون .

٢ - السائقون ذوى العلامات العالية على مقياس البحث عن الاثارة هم غالبا من الذكور وقد يكونون أكثر رغبة فى المخاطرة عند القيادة وهم على مخاطرة اكبرلحدوث تصادم.

٣ - قد لا يكون هناك بأس فى المخاطرة فى نشاطات أخرى ، ولكن ليس أثناء القيادة على الطريق .

٤ - جميع السائقين يرتكبون أخطاء فى وقت ما،ومعظمها غير متعمدة .

٥ - القيادة العدوانية،بما فيها الاقتصاص من قيادة سيئة لأشخاص آخرين هى أمر خطر ويزيد من فرص حدوث تصادم وقد يؤدى الى أن تقع فى مشاكل مع الشرطة .

٦ - القيادة بإهمال والتى تؤدى الى إصابة أو موت يترتب عليها عقوبة سجن .

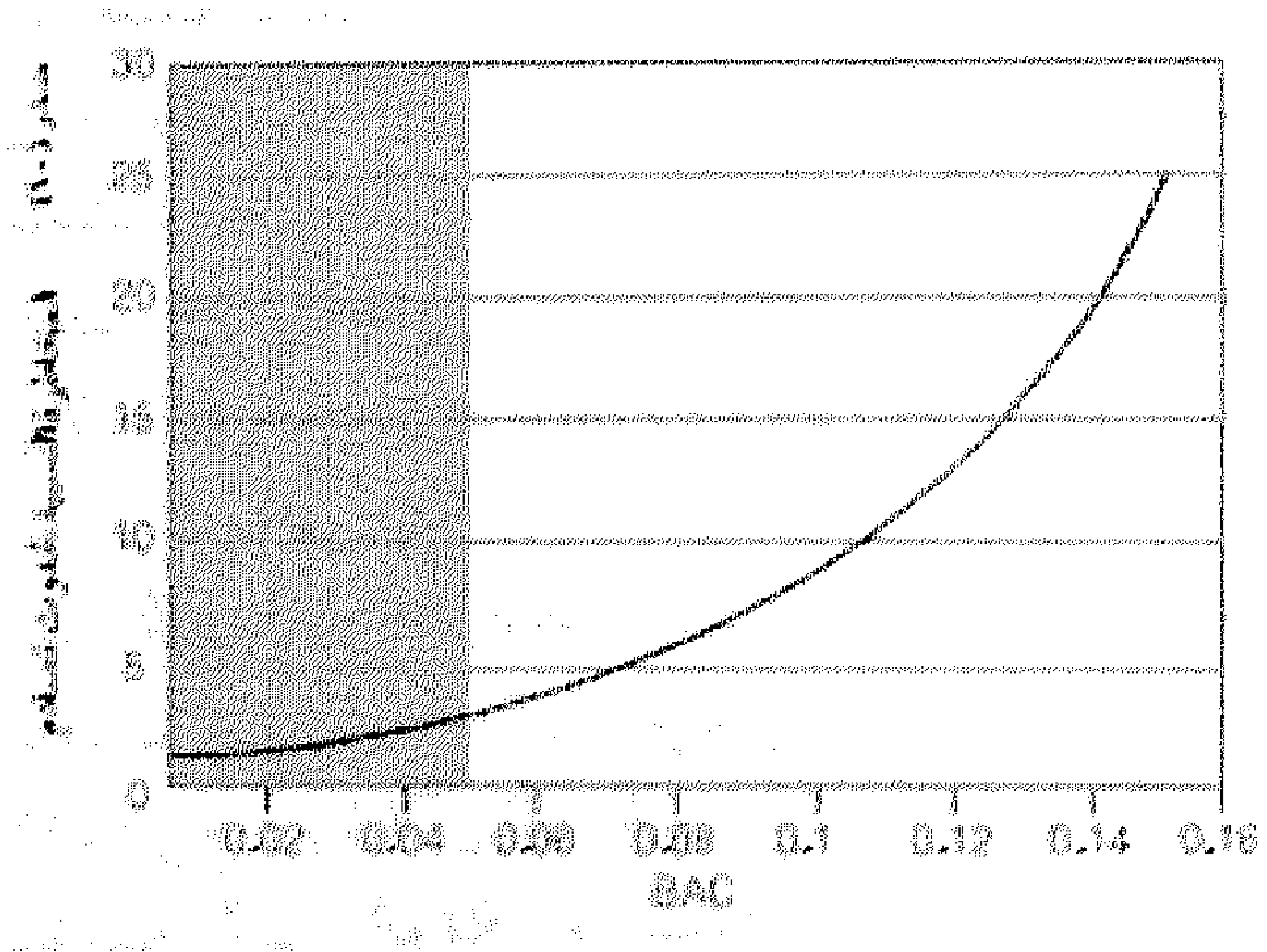
٧ - القيادة الخطرة والتى تؤدى الى الاصابة او موت يترتب عليها عقوبة سجن أكبر .

الفصل الثامن
القيادة تحت تأثير عوامل زيادة رد الفعل

الكحول والقيادة

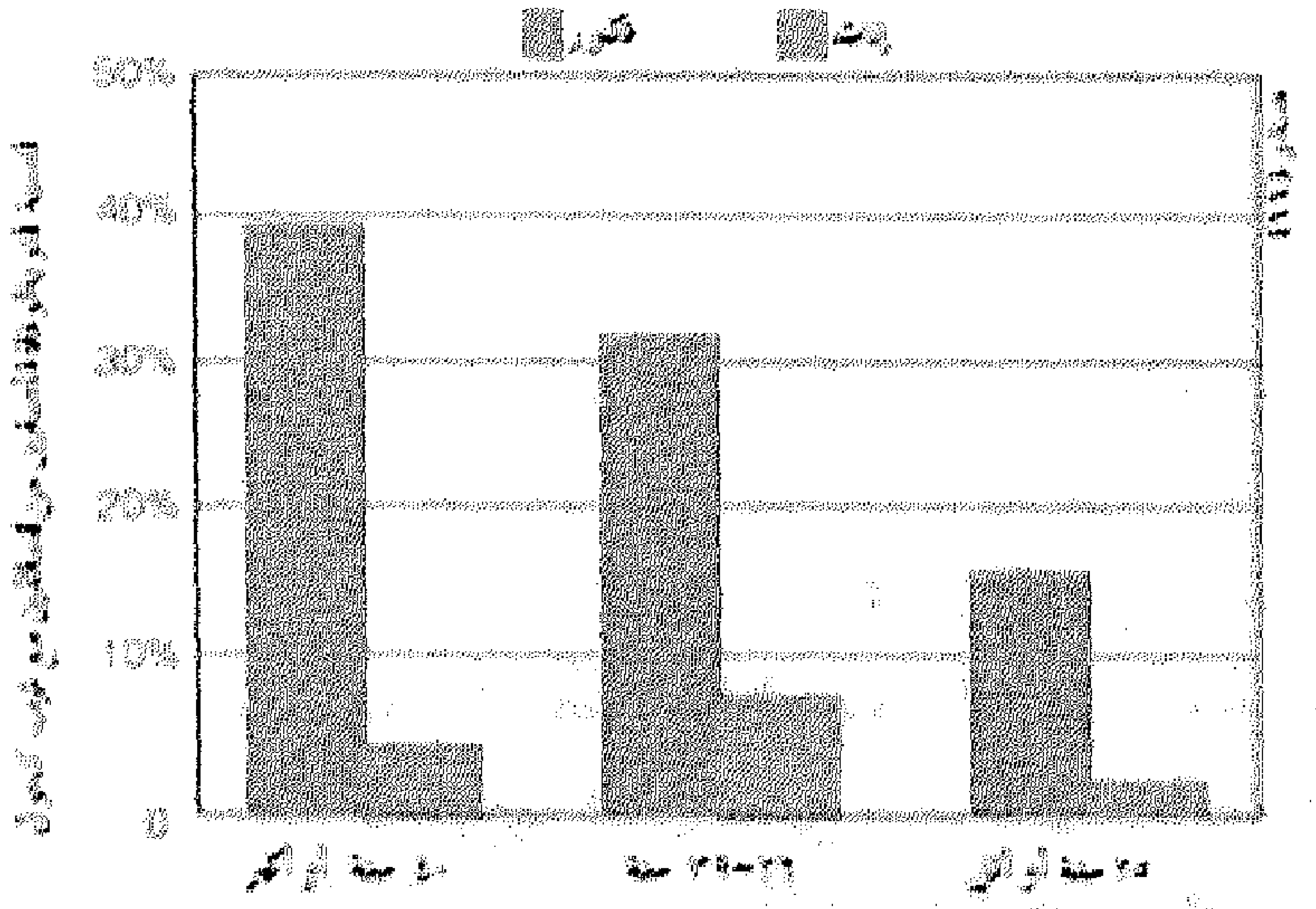
لايزال الكحول عاملا رئيسيا فى حوادث التصادم على الطريق للشعوب التى تشربه- ولكن لحسن الحظ أننا كمسلمين ومن رحمة الله عز وجل علينا ان ديننا ينهانا فى القرآن الكريم عن شرب الخمر وأيضا مايذهب العقل عموما - لذا لايمثل الكحول لنا مشكلة أثناء القيادة .

اما بالنسبة للشعوب التى تشربه فالكحول يساهم فى حوالى ١٨%من الحوادث التى تؤدى الى وفاه و٦%من الحوادث التى تؤدى الى إصابات ،حيث ان الكحول يقلل القدرة على التركيز وعلى البحث عن مصادر الخطر والاستجابه لها ،كما يقوم أيضا بايطاء إنعكاساتك عندما تريد فعل شئ ما مثل إستخدام الكوابح (الفرامل) والسائقون الواقعون تحت تأثير الكحول هم أيضا أكثر أحتمالا أن يتخطوا الحد الاقصى للسرعة وأن يخالفوا - أوحتى لايلاحظوا – أضواء وإشارات المرور .



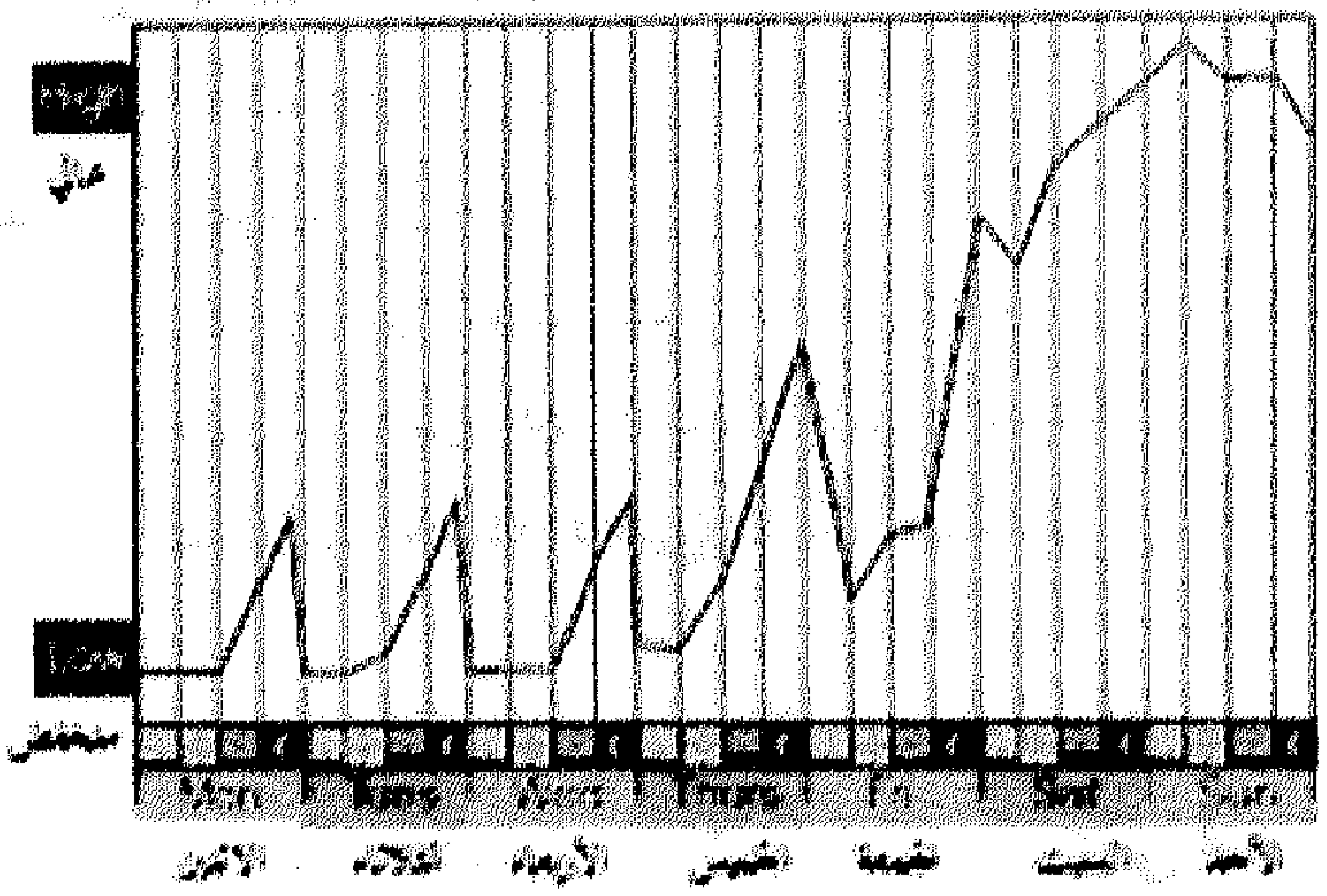
والواقعون تحت تأثير الكحول يجدون صعوبة أيضا فى الاحتفاظ بمركبتهم على الطريق ، وبالذات فى الظلام وعندما لايكون الطريق مستقيما .

وكما فى عوامل المخاطرة الاخرى ،فإن الذكور أكثر احتمالا ان يشربوا الكحول ويسوقون ،وأكثر إحتمالا أن يتورطوا فى حوادث تصادم مرتبطة بالكحول ، ويظهر هذا واضحا من الرسم البيانى التالى.



أن الذكور على قدر أكبر من المخاطرة،ربما لانهم يشربون كمية أكبر ، وأنهم أكثر احتمالا أن يسوقوا بعد شرب الكحول .
وهذه معلومات هامة للذكور حيث أنها تعطيهم فرصة ليضعوا حدا لما يشربون ، وإلا يسوقوا بعد شرب الكحول .لان معرفة المخاطرة تساعدك على إدارتها .
ولكن النساء يجب ألا يأخذهن الغرور أكثر من الازم أيضا ،فهناك الكثيرات من النساء يشربن ثم يسقن ، وتتورط الكثيرات منهن فى حوادث تصادم تؤدى الى وفاة أو أصابة .
ومعظم حوادث التصادم المرتبطة بالكحول تحدث أثناء مايسميه الخبراء "ساعات الكحول العالى" وهى غالبا ليالى الاجازات فى عطلة نهاية الاسبوع ، وخلال تلك الساعات يكون حوالى ٣٠%من الحوادث المؤدية الى الوفاة مرتبطة بالكحول ،وخارج تلك الساعات يطلق عليها" ساعات الكحول المنخفض "يكون أقل من ١٠%من الحوادث المؤدية الى وفاة مرتبطة ، وبناء عليه،فان

القيادة تكون أكثر خطراً في الليالي المشار اليها والتي يكثر فيها شرب الكحول ،والرسم البياني التالي يبين ذلك .



من الجدير بالذكر أن السائقين الذين يوجد الكحول في دمائهم ليسوا فقط أكثر أحتمالا لحوادث المرور ،بل هم أكثر أحتمالا أن يموتوا إذا أصيبوا أصابات خطيرة في حادث تصادم ،فالكحول له تأثير معاكس على جسمك عندما يحاول التلائم مع الاصابات وما يصاحبها من مشاكل مثل فقدان الدم ،كما أن الاسعاف الطبي السريع لاصابات السائقين المتأثرين بالكحول أصعب بكثير من علاج أصابات السائقين بدون كحول في جسمهم .

النقاط الرئيسية : الكحول والقيادة

١ـ الكحول عامل مساهم في حوالي ١٨%من الحوادث المؤدية للوفاه وفي ٦ %من الحوادث المؤدية للاصابة .

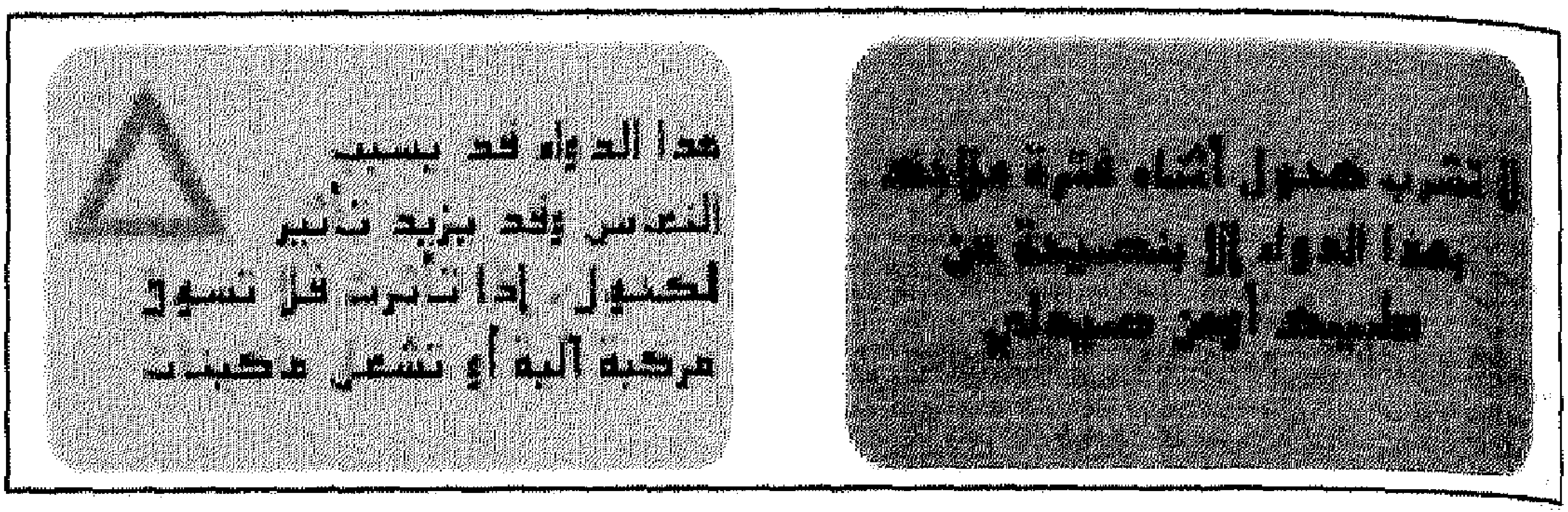
٢ـ الرجال أكثر إحتمالا أن يشربوا ويسوقوا وأكثر أحتمالا أن يتورطوا في حوادث تصادم مرتبطة بالكحول .

٣ـ الكحول يقلل قدرتك على التركيز وعلى البحث عن مصادر الخطر والاستجابه لها عندما تسوق .

٤- الكحول يبطئ إنعكاساتك عندما تحتاج الى أن تفعل شيئا ما مثل إستخدام الكوابح (الفرامل) .
٥- الكحول يزيد مخاطرة حدوث الصدام .
٦- حوالى ٣٠%من الحوادث المؤدية للوفاة فى"ساعات الكحول العالية"مرتبطة بالكحول .
٧- "ساعات الكحول العالى "هى غالبا ليالى أيام العمل وعطلات نهاية الاسبوع .
٨- السائقون الذين فى أجسامهم كحول ليسوا فقط أكثر إحتمالا لحدوث تصادم ،بل هم أيضا أكثر أحتمالا أن يموتوا إذا إصيبوا أصابات خطيرة فىحادث تصادم

المخدرات الأخرى والقيادة

المخدرات الأخرى غير الكحول يمكنها التأثير على قدرتك في أن تسوق بأمان.
وهذه تشمل ليس فقط المخدرات غير القانونية مثل القنب (مادة الحشيش المخدر) ولكن أيضا بعض الأدوية في العقاقير الموصوفة طبيا والأدوية التي تشتريها بدون وصفه طبية أو حتى من الأسواق العامة .
وبعض العقاقير القانونية والأدوية التي يمكنها التأثير على قدرتك على القيادة بأمان تشمل :
١- بعض مسكنات الالم .
٢- أدوية للتحكم في ضغط الدم والغثيان والحساسية والألتهابات وعدوى الفطريات.
٣- الحبوب المهدئة والمخدرة والمنومة.
٤- بعض حبوب التغذية أو أدوية البرد والأنفلونزا.
وكثيرا من العقاقير القانونية التي قد تؤثر على قيادتك عليها بطاقات إنذار واضحة تشبه هذه البطاقات



إذا كنت تتعاطي أى ادوية فالأمر يستحق ان تقرا البطاقات للتحقق من أى تحذيرات عن القيادة ، وإذا كان هناك اى شك إسال طبيبك أو الصيدلي عما إذا كانت هناك أدوية تؤثر على قدرتك على القيادة بامان .

إذا أردت أن تسوق وفى نفس الوقت تحتاج أيضا الى تعاطي أدوية أسال طبيبك أو الصيدلي عما إذا كانت هناك أى بدائل يمكنك تعاطيها ولا تؤثر على قيادتك .

ولكن إذا كنت تحت علاج بأدوية موصوفه من طبيب قد تؤثر على قيادتك ، لا تكف عن تعاطيها لكي يمكنك أن تسوق،تحدث مع طبيبك أولا .

كثير من العقاقير أو الأدوية تظل في جسمك مدة طويلة ، وهذا يعني انها مازالت تؤثر على قيادتك بعد أن أوقفت تعاطيها وسيكون طبيبك أو الصيدلي قادرا على أن يعطيك النصيحة .

كثيرا من العقاقير أو الأدوية تتفاعل مع بعضها البعض بطريقة قد تؤثر على قيادتك بامان ، على سبيل المثال قد يكون شرب الكحول أثناء فترة تعاطيك أدوية موصوفة خطرا ، لذلك أقرا البطاقات بعناية وراجع طبيبك أو الصيدلي .

المشكلة في العقاقير غير القانونية أنك لا تدري ما إذا كانت ستؤثر على قيادتك وكيف يمكن ان تتفاعل مع الكحول أو مع أى أدوية قد تكون تتعطاها .

لاتوجد هناك بطاقات إنذار ولذلك فأن أول شيئ تعرفة عن التأثير قد يكون عندما تتصادم أو تعتقلك الشرطة بتهمة القيادة تحت تأثير المخدر .

إذا كانت الشرطة تشك في أنك كنت تسوق تحت تأثير المخدر (بمراقبة سلوكك) فسوف يقومون بالتحقق من وجود مخدرات بدمك ومن الممكن أعتقالك وأخذك الى مستشفى للحصول منك على عينات من الدم والبول وسوف يتم إختبار هذه العينات بحثا عن مخدرات مثل الهيربين والقنب والكوكايين والباربيتيورات والمنبهات والمهدئات ، ونفس العملية تحصل إذا اشتركت في حادث تصادم وأنت تسوق وكان هناك اشتباه انك واقع تحت تأثير المخدرات .

وإذا رفضت أعطاء عينة دم أو بول فسوف تواجه نفس العقوبات بتهمة القيادة مع نسبة عالية من الكحول في الدم وهذه تشمل غرامات فادحة أو فقدان الترخيص أوحتي عقوبة السجن .

وأفضل طريقة لتحاشي مشاكل المخدرات والقيادة هي أن تتفادى المخدرات غير القانونية ، وعدم خلط الادوية مع المخدرات والكحول وأن تتحقق عما إذا كانت عقاقيرك القانونية تؤثر على قدرتك على القيادة بأمان من عدمه .

النقاط الرئيسية: المخدرات الأخرى والقيادة

١ ـ المخدارات غير الكحول بما فيها الأدوية القانونية والمخدرات غير القانونية يمكنها التاثير على قدرتك على القيادة بأمان .

٢ ـ جميع الادوية والعقاقير القانونية التي قد تؤثر على قيادتك عليها بطاقات إنذار واضحة.

٣ ـ الكثير من العقاقير والأدوية تتفاعل مع بعضها البعض (ومع الكحول) بطريقة قد تؤثر على قدرتك على القيادة بأمان .

٤ ـ طبيبك أو الصيدلي يمكنه تقديم نصيحة بالنسبة لأى عقاقير تؤثر على قدرتك على القيادة.

٥ ـ المخدرات غير القانونية لا تحمل بطاقات إنذار وقد تؤثر على قيادتك.

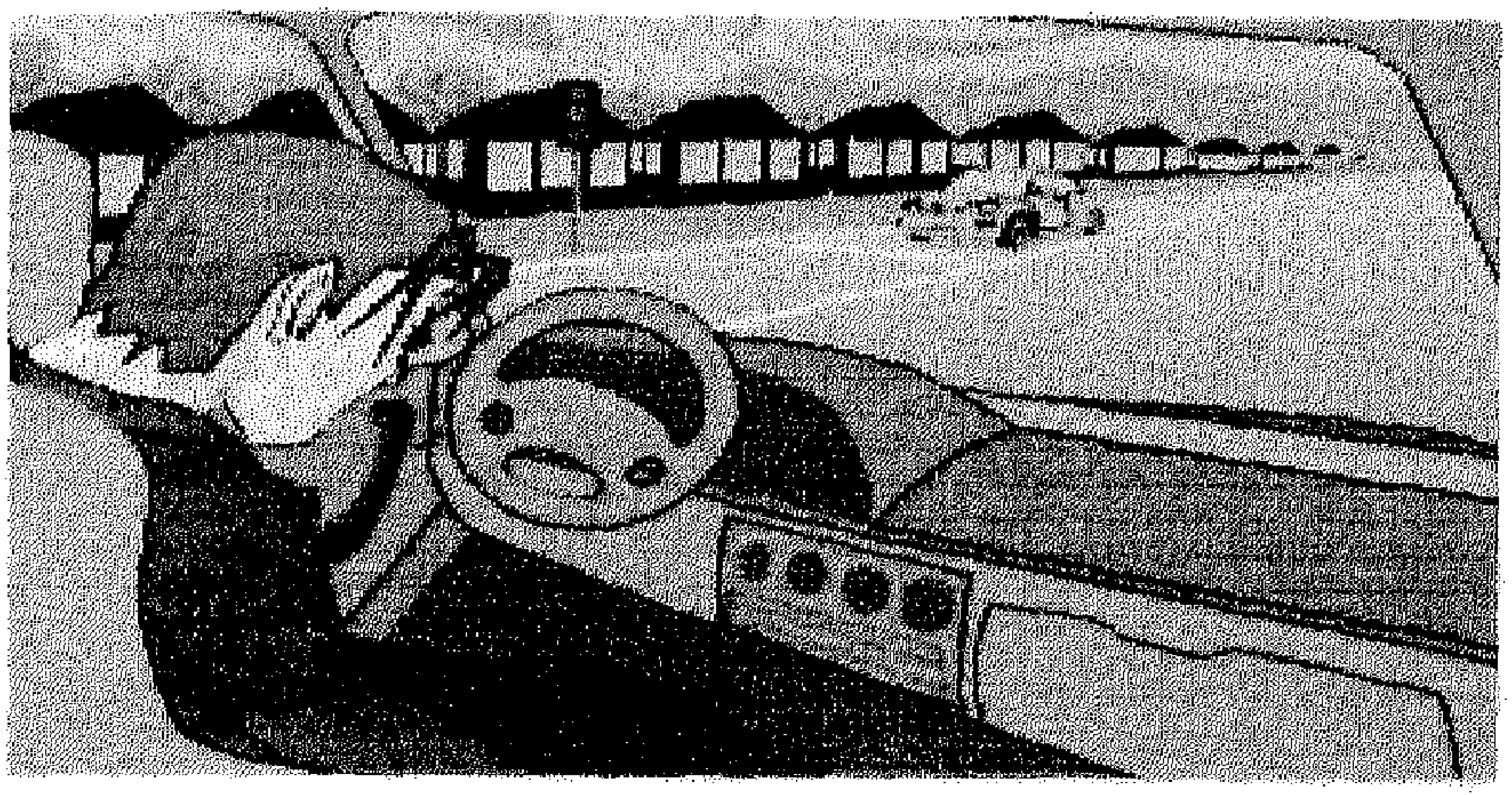
٦- العقوبات للقيادة تحت تأثير المخدرات تشمل عقوبات مغلظة تصل الى السجن .

الفصل التاسع

الأرهاق والقيادة

الارهاق عامل رئيسى فى حوادث التصادم على الطريق ومن المقدر ان حوالى ٢٠ %من حوادث التصادم المؤدية للوفاة مرتبطة بالارهاق وهو عامل رئيسى فى وفيات الطريق.

والارهاق يتعلق بتجربة الشعور بأنك تنعس أو متعب أو مرهق وللارهاق تأثيرات نفسية وبدنية على قدرتك على القيادة بأمان .



تأثير وعلامات الارهاق

الارهاق يمكنه ان يعوق تقديرك للامور بدرجه خطيرة أثناء القيادة ،ولايوجد شخص لديه مناعة ضد الارهاق وتأثيراته،والارهاق خطير بصفة خاصه لانه يقلل قدرتك على تقدير مدى التعب الذى تشعر به وفى حين ان الأعراض تتراوح بين السائقين،فإليك بعض إشارات التحذير من الإرهاق .

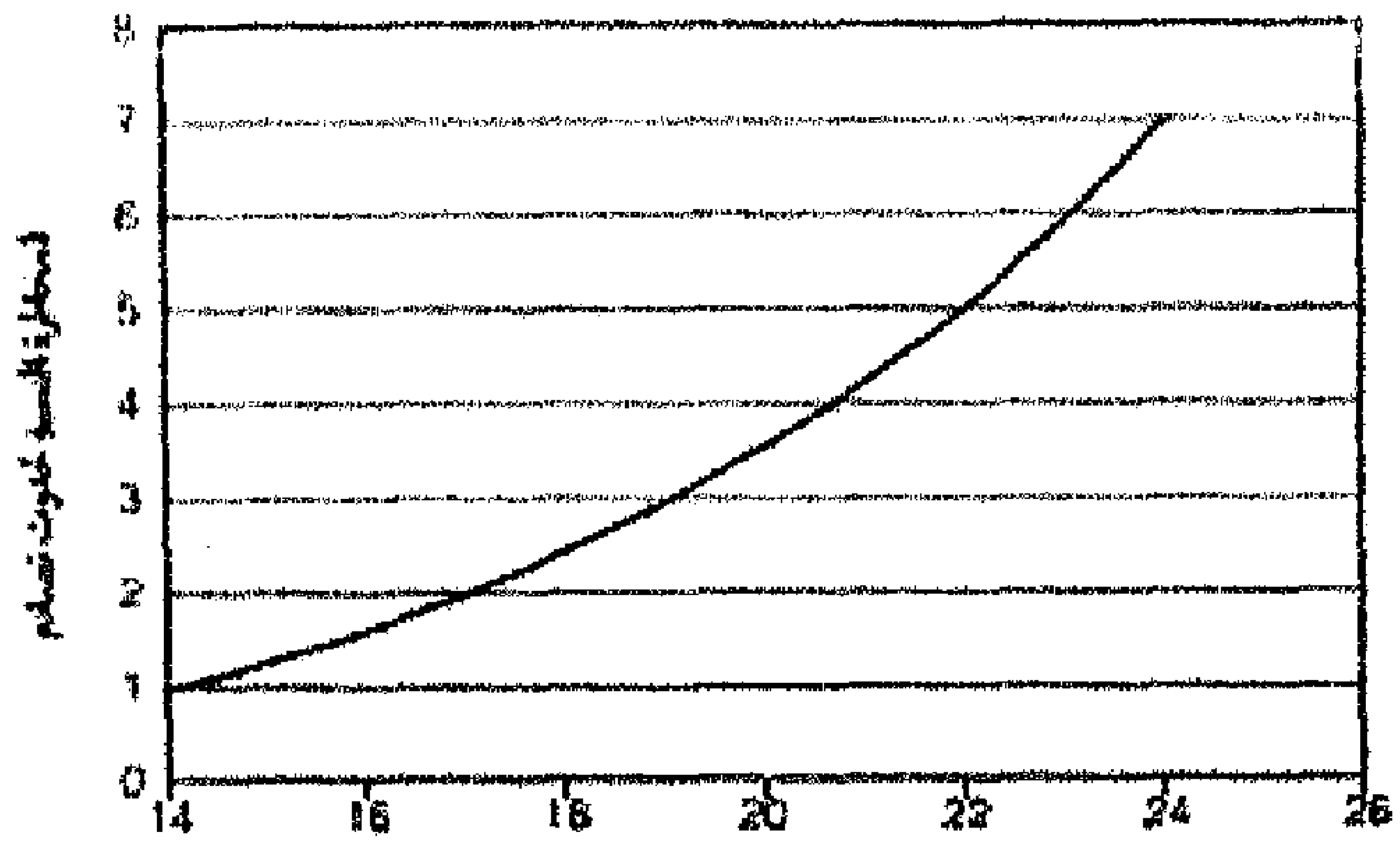
- فقدان التركيز .
- النعاس .
- التثاؤب .
- رد فعل بطئ .
- عيون متعبه .
- ملل .

- الشعور بالضيق وعدم الاستقرار .
- عمل تصحيح قيادة أقل عددا ولكن أكبر مقدارا .
- إغفال علامات المرور .
- صعوبة البقاء فى المسار .
- النوم لثوان قليلة أو أكثر بدون قصد ،والاستيقاظ فجأة (نوم ميكروسكوبى) وقد لاتعلم حتى أنك كنت نائما وقد لاتغمض عينيك .

الارهاق وحوادث التصادم

وفى مقارنة لبعض الدراسات العالمية وجد أن معظم حوادث التصادم المرتبطة بالارهاق تحدث على الطرق الداخلية فى المدن (حوالى ٧٥%) و وتحدث على الطرق السريعة (حوالى ٢٥%) كما وجد أن أوقات المخاطرة العالية لحوادث التصادم المرتبطة بالارهاق هى الصباح الباكر بين الساعة ٤ صباحا و٨ صباحا وبعد الظهر بين ١٢ ظهرا و٢ مساء ،وهذه الاوقات من اليوم يصحبها إنخفاضات فى الوتيرة أو إيقاع الجسم (والذى يجعلنا نشعر بالنعاس فى الصباح الباكر وفى الساعات الاولى بعد الظهر) وهناك فى عادات بعض الشعوب أن ينام الناس قيلولة بين ١٢ظهرا وحوالى ٢ مساء لمغالبة تأثير الارهاق والرغبة فى النوم ،لذا فالقيادة "أثناء الحرمان من النوم" وبالذات فى آخر الليل،أو فى الفجر أوفى ساعات بعد الظهر قد تكون قاتلة وهناك ابحاث كثيرة تربط ذلك بالساعة البيلوجية فى الجسم .

والارهاق يعمل مثل الكحول الى حد ما من حيث أنه يزيد من مخاطرة حدوث تصادم ،والرسم البيانى الآتى يبين كيف ترتفع مخاطرة حدوث تصادم مع زيادة إرهاق السائق .



كماوجد ان أكثر من٧٥%من السائقين المشتركين فى حوادث تصادم مرتبطة بالارهاق وتؤدى الى الوفاة هم من الذكور ،وقديكون سبب ذلك هو :-

* الرجال يسوقون عدد من الكيلومترات عن النساء فى السنة.
* الرجال يعملون فى أعمال تتضمن قدرا اكبر من القيادة .
* الانماط الاجتماعية حيث يكون الرجال أكثر أحتمالا أن يقوموا بالقيادة عندما يسافر الزوجان أو العائلة أو المجموعة بالطريق .

وحوادث التصادم المرتبطة بالارهاق أكثر إحتمالا أن تحدث خلال العطلات العامة وعطلات المدارس ،ورغم ان العطلات العامة تمثل نسبة صغيرة من السنة ولكنها مسؤلةعن ١٠% من حوادث التصادم المرتبطة بالارهاق والتى تؤدى الى الوفاة ،لان السائقين يبدوا أنهم يحاولون القيادة لمسافات أبعد ووقت أطول فى تلك الاوقات ،ولايحصلون على قدر كاف من النوم والراحة قبل وأثناء تلك الرحلات .

ولكن تذكر انك غير مضطر الى أن تسوق مسافة أطول لكى تصبح مرهقا، العمل لساعات طويلة ،والانغماس فى الحفلات ،وعدم الحصول على نوم كاف يمكنها أن تجعلك مرهقا .

الارهاق ونقص النوم

إن جسدك يحتاج إلى كمية معينة من النوم كل ليلة لكى يعمل بفاعلية ،ومتوسط كمية النوم التى يحتاج إليها الشخص فى المتوسط هى ٨ ساعات ،وعندما تقل عدد الساعات التى تنامها فإن جسمك يبداء فى تراكم مايسمى "نقص النوم"وهو الفرق بين ساعات النوم التى تحتاج اليها وبين ساعات النوم الفعلية التى تحصل عليها.

وعلى سبيل المثال :إذا كنت تحتاج الى ثمان ساعات نوم فى الليلة ،ولكنك تحصل على ست ساعات فقط فإن لديك نقص نوم مقدارة ساعتان ،وساعات النوم المفقودة يجب تعويضها .

وعندما يكون لديك "نقص نوم" فإن ميلك الى النوم فى اليوم التالى يزداد وكلما زاد "نقص النوم" كلما زاد مقدار الميل إلى النوم "ونقص النوم" لايختفى وحده، والنوم هو الوسيلة الوحيدة لتقليل "نقص النوم" عندك .

تقليل مخاطرة التصادم المرتبط بالارهاق

ثبت علميا وعمليا ان الطريقة الفعالة الوحيدة لتفادى الارهاق هى الحصول على القسط اللازم من النوم ،ولن يجدى الهواء المنعش ولا القهوة ولاسماع الموسيقى العالية عن "نقص النوم".

ولتقليل مخاطرة حوادث الصدام المرتبطة بالارهاق يجب :

- خذ قسطا وافيا من النوم بصفة منتظمة لتتحاشى نقص "نقص النوم".
- خذ قسطا وافيا من النوم فى الليلة السابقة لبدء رحلة طويلة.
- لاتقم بالقيادة فى الاوقات التى تكون فيها العادة نائما"اوقات الحرمان" .
- تحاشى القيادة الطويلة بعد العمل ،خذ فترات راحة من القيادة بصفة منتظمة .
- شارك آخرين فى القيادة كلما أمكن ذلك .
- تحرك الى جانب الطريق وأوقف السيارة عندما تشعر بالنعاس ،أو عدم الراحة ،أو فقدان التركيز .

- تحقق مما إذا كان دواء ما تتعاطاه يؤثر على قيادتك .
- تحاشى الكحول حيث أنه قد يزيد من تأثير الارهاق .
- كن على حذر من العلامات المبكرة للارهاق .
- لاتحاول ان يمنعك الكبرياء من ان تأخذ فترة راحة ،او ان تدع شخصا آخر غيرك يسوق.

النقاط الرئيسية :الارهاق والقيادة

١ - الارهاق يتعلق بتجربة الشعور بأنك"تنعس" أو"متعب" أو"مرهق" .
٢ - الارهاق يمكنه إعاقة تقديرك أثناء القيادة.
٣ - الارهاق يرتبط بحوالى ٢٠ %من الحوادث المؤدية للوفاة .
٤ - الارهاق يعمل مثل الكحول الىحدما فى الطريقة التى يزيد بها إحتمالات حدوث تصادم .
٥ - أوقات المخاطرة العالية لحوادث التصادم المرتبطة بالارهاق هى فى الصباح الباكر بين ٤ صباحا و٨ صباحا ،وبعد الظهر بين ١٢ ظهرا و٢ بعد الظهر .
٦ - معظم السائقين المشتركين فى حوادث تصادم مرتبطة بالارهاق هم من الذكور .
٧ - حوادث التصادم المرتبطة بالارهاق أكثر أحتمالا أن تحدث خلال العطلات العامة وعطلات المدارس .
٨ - الطريقة الوحيدة الفاعلة لتحاشى الارهاق هى الحصول على قدر وافر من النوم فقط ، أما الهواء المنعش والقهوة والموسيقى العالية فكلها لاتجدى .

الفصل العاشر

شرود الذهن أثناء القيادة وخطر التصادم

شرود الذهن الذى يُحوّل الانتباه عن القيادة يزيد مخاطرة حدوث تصادم .

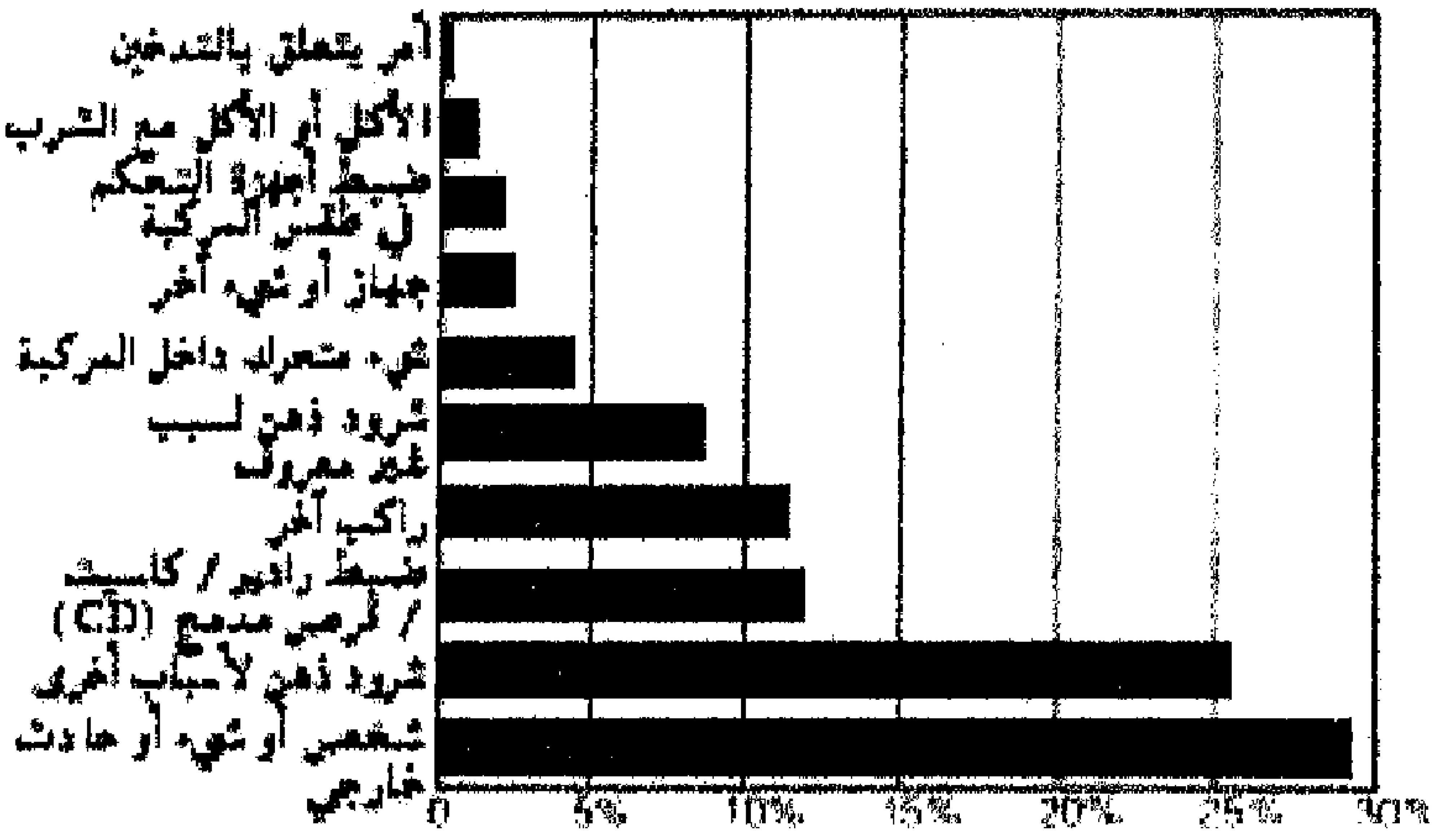
وتشير الابحاث القريبة الى أن ١٤ %على الاقل من جميع حوادث التصادم يرتبط بشرود ذهن السائق بواسطة شئ ما داخل أو خارج المركبة كان السائق فيها شارد الذهن أونائما أوغير منتبها فى حوالى ثلث حوادث التصادم حيث احتاج الامر الى قطر مركبة واحدة علىالاقل بعيدا .

مصادر شرود الذهن التى تؤدى الى حدوث تصادم

ماهى حالات شرود الذهن التى تؤدى إلى حدوث تصادم ؟

تشير نتائج الابحاث إلى أن شرود الذهن لأسباب من خارج المركبة مسئول عن ٣٠% من حالات شرود الذهن التى تؤدى الى حدوث تصادم ،وأن شرود الذهن لاسباب من داخل المركبة مسئول عن حوالى ٣٦% وأن٣٤% الباقية غير معروفة.

والرسم البيانى يعطى فكرةعن بعض تلك الحالات .



توزيع النشاطات المسببة لشرود الذهن

وأكبر سببين لشرود الذهن من داخل المركبة هما الركاب الاخرين وضبط النظام الصوتى ،وهنا نسأل كم من اسباب شرود الذهن مألوف لديك ؟ وهل تمكنت من الافلات من حدوث تصادم عند ضبط الراديو أوبفعل شخص ما داخل السيارة شيئا بسبب شرود ذهنك.

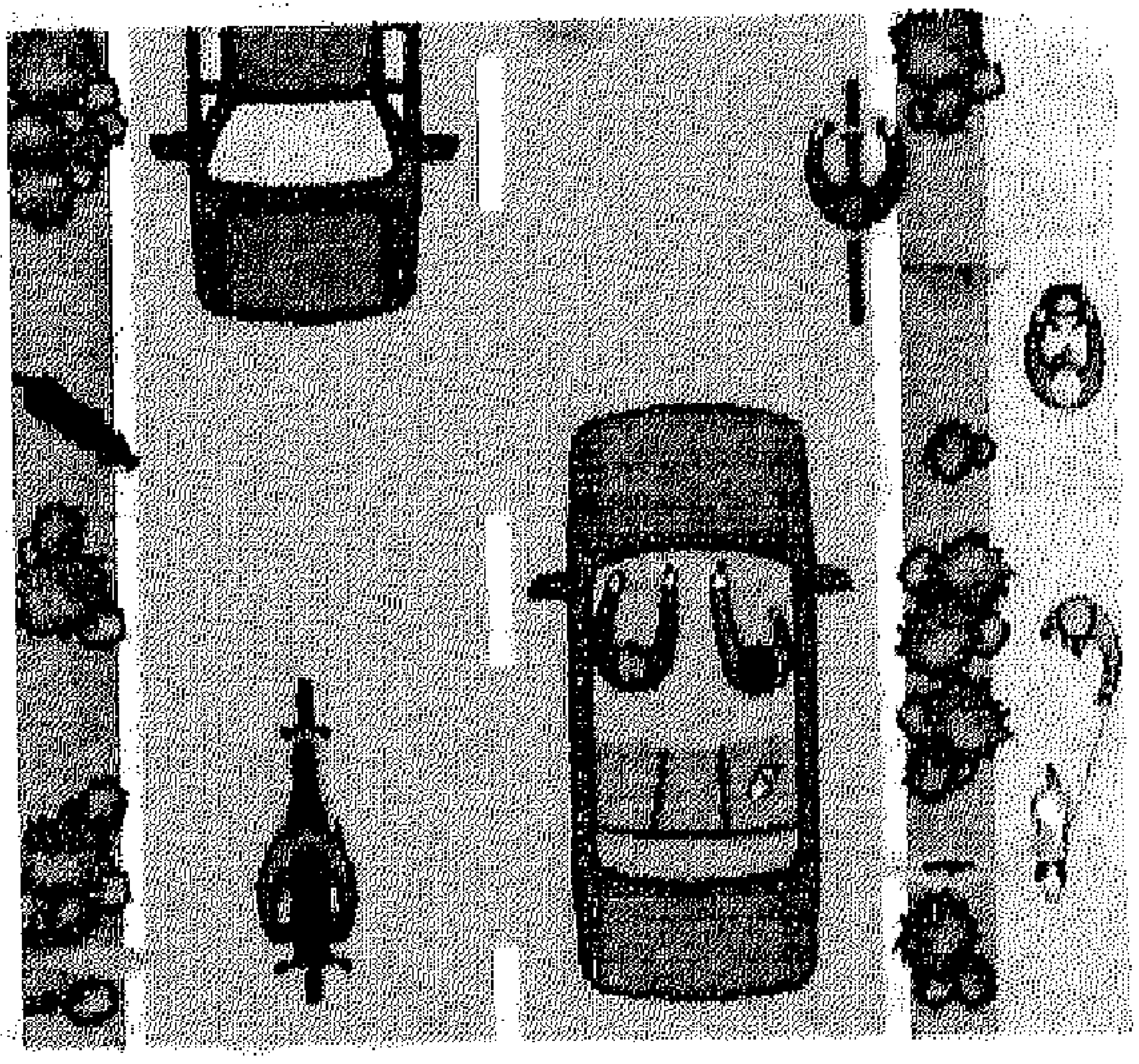
الركاب ومخاطرة حدوث تصادم .

يمكن للركاب الاخرين أن يكون لهم تأثير قوى على قيادتك،وقد وجد أن السائقين صغار السن عندهم مخاطرة أعلى لحدوث تصادم عندما يكونون مع ركاب آخرين من نفس السن بصفة عامة عما هو الامر عندما يكونوا وحدهم وهذا أمر حقيقى وبالذات مع الذكور ،ولكن مخاطرة حدوث تصادم للسائقين الذكور تقل عندما يكون معهم راكبة أكبر سنا (مثل الام) أو صديقتهم .

ويعتقد الخبراء أن الركاب الذكور الصغار يميلون إلى صرف أنتباه السائقين الذكور الصغار بما يقولون وما يفعلون فى السيارة ،بل حتى أنهم قد يشجعون السائق على فعل أشياء فيها مخاطرة مثل الإسراع والقيادة بطريقة عدوانية .

القيادة الى حد شرود الذهن

شرود الذهن يحمل أعلى مخاطرة عندما تحاول فعل شئ معقد مثل الدوران لليمين فى حركة مرور مزدحمة ،أو تحاول إختيار فجوة آمنة لعبور تقاطع مزدحم ،وربما تكون قد لاحظت أنك أحيانا تكف عن الكلام مع الركاب عندما تحاول فعل هذة الاشياء اوتطلب منهم الكف عن الكلام عندما تكون مشغولا ،وهذا شئ طيب حيث أنه يقلل من "الانشغال الفكرى" لديك ويقلل كمية الانتباه الذى تحتاج لإعطائه لأشياء أقل أهمية .



عندما يشرد ذهنك أوينقسم أنتباهك فأنت أكثر احتمالا لارتكاب اخطاء ،وهذا يعنى أنه يجب عليك تحاشى أو تقليل شرود الذهن عندما تسوق ،وبالذات عندما تكون مشغولا فى عمليات معقدة من القيادة .

تقليل شرود الذهن يعنى تقليل مخاطرة التصادم

إذا كنت لاتستطيع أن تفعل الكثير بالنسبة لمصادر شررود الذهن خارج مركبتك عندما تسوق فأنه يمكنك تقليل مصادر شرود الذهن فى داخل مركبتك وسوف يساعدك هذا على تقليل مخاطرة حدوث تصادم لك ويشمل هذا أشياء بسيطة مثل :-

- إسكات الراديو أو الاستريو ،وبالذات فى مواقف مرور جديدة أومثيرة للتحدى .

- عدم إستخدام هاتفك النقال عندما تسوق (تذكر أنه غير قانوني في جميع بلاد العالم بدون وسائل إستخدام عدم إنشغال الايدى إثناء الاستخدام وهناك من الدول التى تحرم إستخدامه على الاطلاق أثناء السياقة وهم محقين في ذلك لان الابحاث في هذا الشأن قد أثبتت أن نقل الاخبار العصبية الايجابية او السلبية يكون لها الاثر الكبير في إطالة زمن رد الفعل وأتخاذ القرار والسيطرة على سائق المركبة وما يصاحب ذلك من ترجمة ذلك كمسافة على الارض فتتغير حالة القيادة من حالة الى الحالة الاسوأ والاخطر يرجع في ذلك الى **مؤلفي القيادة العلمية الآمنة** ومن هنا فأن أستخدام الهاتف الجوال مع وسائل عدم أنشغال الايدى يمثل خطراً وخصوصا في أحوال المرور المعقدة).
- جمع الاغراض غير المثبتة داخل السيارة ووضعها في حقيبة أو صندوق أو داخل حقيبة السيارة.
- أن تطلب من الركاب الهدوء وعدم صرف إنتباهك .
- الا تحول ضبط الراديو أو تشغيل أقراص مدمجة وبالذات في مواقف مرور معقدة .

النقاط الرئيسية : شرود الذهن أثناء القيادة ومخاطرة حدوث تصادم

١ .شرود الذهن يصرف الانتباة عن عمليات القيادة ويزيد مخاطرة حدوث تصادم.

٢ .١٤% على الاقل من جميع حوادث التصادم تتضمن شرود ذهن السائق بشئ ما .

٣ .شرود الذهن لاسباب تحدث خارج المركبة مسئولة عن حوالى ٣٠% من حوادث التصادم المرتبطة بشرود الذهن .

٤ .شرود الذهن لاسباب تحدث داخل المركبة يصل الى ٣٦% من حوادث التصادم المرتبطة بشرود الذهن .

٥. شرود الذهن يحمل أعلى مخاطرة عندما تحاول أن تفعل شيئا معقدا .

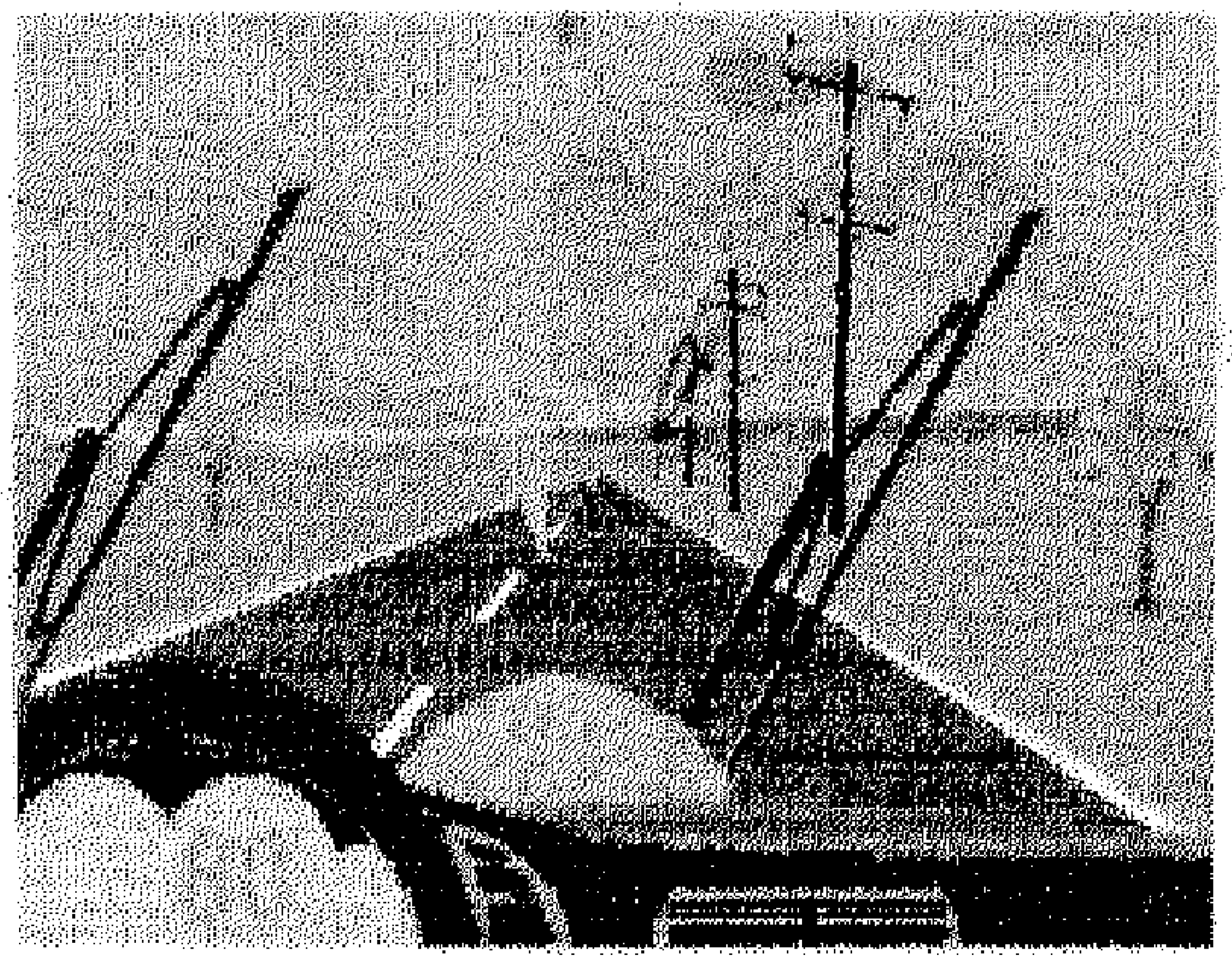
٦. تقليل مصادر شرود الذهن داخل المركبة يقلل مخاطرة حدوث تصادم لك .

العوامل البشرية وحدها مسئولة عن ٦٠% تقريبا من حوادث التصادم ،ومع ذلك كما يظهر من الرسم البيانى فأن مجموع مساهمات الاخطاء البشرية مع عوامل البيئة مسئولة عن حوالى ٢٦%من مجموع أسباب حوادث التصادم.

ولذلك ان تكون قادرا على التعامل مع التغيرات والتحديات في أحوال الطريق هو مهارة هامة يجب على جميع السائقين تنميتها والاحتفاظ بها

والاحوال المعاكسة مثل الطرق السيئة والطقس السيئ من النادر ان تكون وحدها سببا لحدوث تصادم، فحوالى٣%من مجموع حوادث التصادم ،وفى غالب الاوقات تحدث لان السائقين لم يتكيفوا مع البيئة المتغيرة ،وكم من مرة رأيت فيها سائقين يستمرون فى القيادة بسرعة فى حالة المطر الشديد او الضباب أو على طرق ضيقة وملتوية حيث لايمكنهم رؤيةحركة مصادر الخطر .

والبيئة مثل البرد والثلج والفيضانات هى أيضا أسباب واضحة ،وحتى الطريق الملفوف الذى تسوق فيه كل يوم يمثل مخاطرات اكبر فى الظلام والمطر



القيادة أثناء الليل تثير تحديات معينة، فعلى سبيل المثال ، فمن المحتمل أن معظم السائقين يزيدون السرعة أثناء الليل حيث أن الظلام يساعد على تغطية الكثير من الدلائل البصرية للسرعة كما قد يكون المرور خفيفا أثناء الليل،وفى حين تحدث معظم حوادث التصادم على الطرق الجافة فى الطقس الحسن وأثناء النهار ،فأن حوادث التصادم الخطرة المرتبطة بالسرعة شائعة بالليل ،والسائقون علىالطريق فى الليل هم أيضا أكثر أحتمالا أن يكونوا قد شربوا الكحول أو تحت تأثير مخدر .

وغالبا ما تكون القيادة ليلا لأغراض الترفيه ما لم تكن سائق شاحنة أو حافلة أو مركبة طوارئ، وهذا يعني ان يكون الناس أكثر إحتمالا أن يكونوا يسوقون للمتعة (مثل الذهاب إلى النوادي

والمطاعم للتسلية) في أماكن قد لا تكون مألوفة لهم، وقد يكون معهم أيضا عدد اكبر من الركاب في مركباتهم واولئك يضيفون المزيد إلى مصادر شرود الذهن الأخرى وبالنسبة للسائقين الذكور الصغار فهذا يزيد أيضا إحتمال مخاطرتهم وسلوكهم العدواني في القيادة.

التغلب على أحوال القيادة المعاكسة:

انت لا يمكنك كسائق ان توقف المطر أو تزيل الضباب أو تحسن سطح الطريق أو تأتي بضوء النهار ومع ذلك فأنت تستطيع تكييف سرعتك لتعطي نفسك وقتا اطول لإكتشاف مصادر الخطر والتغلب عليها ويمكنك أيضا تكييف المسافة بين مركبتك وبين الأخرين (مثلا تزيد الفجوة بين مركبتك وبين الأخرين في الامام وعلى الجوانب لتعطي نفسك وقتا أطول لإستخدام الكوابح أو للإستجابة مصادر الخطر التي قد تحدث) وتسمى هذه الحالة القيادة في نقطة عدم الهروب من السيارة الأمامية أو الجانبية و السيطرة على سرعتك وعلى الفجوات حول مركبتك هى من الأشياء الرئيسية التي يمكنك أن تفعلها لإدارة المخاطرة في الأحوال المعاكسة ويمكنك أيضا أن تجعل الأمر أكثر سهولة لمستخدمي الطريق الأخرين أن يروك بأن تسوق و أضوائك الأمامية مضاءة على الشعاع المنخفض

سيارة مقتربة بدون أضواء أمامية ــ سيارة مقتربة مع أضواء أمامية

وتشير الأبحاث الى انه في احوال كثيرة يمكن تقليل حوادث التصادم إذا كان السائقون يسوقون وأضوائهم الأمامية مضاءة أثناء النهار .

النقاط الرئيسية : إدارة المخاطرة تحت ظروف القيادة

١. المساهمة المشتركة للأخطاء البشرية والعوامل البيئية مسئولة ٢٦% من حوادث التصادم.
٢. الأحوال المعاكسة مثل الطرق السيئة والطقس السيئ من النادر أن تكون وحدها سببا لحدوث تصادم وهى تمثل حوالى ٣% من مجموع حوادث التصادم.
٣. الإسراع والقيادة تحت تأثير الخمر والمخدرات وسلوك القيادة العدواني مع المخاطرة هي أكثر شيوعا أثناء الليل .
٤. السيطرة على سرعتك وعلى الفراغ حول مركبتك هي من العوامل الرئيسية التي يمكنك ان تفعلها لإدارة المخاطرة.
٥. القيادة وأضواءك الأمامية مضاءة على الشعاع المنخفض أثناء النهار وخصوصا مع وجود ضباب أو أنفاق أو شبورة تجعل من السهل رؤية مركبتك ويقلل مخاطرة حدوث التصادم لك.

الفصل الثاني عشر
المتوقع وغير المتوقع

جميع السائقين يعتمدون على التوقعات (أى ما يتوقعون أن يحدث) عندما يسوقون، أنت تتوقع ان المشاة لن يندفعوا فجاة امام الطريق وأن جميع السائقين الاخرين سوف يقفون عند الضوء الأحمر وأن السائقين سوف يعطونك الطريق لك عندما يواجهون علامات أعط الطريق (GIVE WAY) وكسائق ذو خبرة فمن المحتمل انه قد تراكم لديك مدى من التوقعات قائمة على أساس تجاربك مع المرور ومع مستخدمي الطريق الأخرين.

مشاة يسيرون على الطريق بدون توقع

والسائقين الأكثر خبرة أفضل في التنبؤ عندما وحيثما توجد مصادر الخطر وتشير الأبحاث الى ان هذا أحد الفروق الكبرى بين السائقين وفي حين ان التوقعات مفيدة في كثير من الأحيان وأنها تساعدك على إدارة مخاطرات القيادة فأن الأحداث غير المتوقعة يمكن أن

تحدث وسوف تحدث لجميع السائقين في وقت ما ولسوء الحظ فإن هذا قد يؤدي الى حدوث تصادم عندما تعتمد على توقعاتك وحدك

سائق لا يقف عند الضوء الأحمر

وليس على مهارات القيادة الآمنة مثل مهارات إدراك مصادر الخطر ولا يتبع جميع مستخدمي الطريق قواعد الطريق في جميع الاوقات، وبعض مستخدمي الطريق لا يفعلون ما قد تتوقعه على سبيل المثال يتخطى بعد مستخدمي الطريق الضوء الأحمر وبعض الناس يعبرون الطريق بدون أن ينظروا

التغلب على غير المتوقع:

ليست هناك معادلات أو تقنيات سحرية للتنبؤ بوقت ظهور مصادر خطر غير متوقعة عند القيادة وأن تقترح توقع ما لا يمكن توقعه سهل في القول ولكنه صعب في التنفيذ وتطبيق المهارات التالية يمكنه ان يساعدك على تقليل مخاطرة أن يسبب شئ غير متوقع مشاكل لك أو لمستخدمي الطريق الأخرين.

- دقق النظر أمام سيارتك واجعل عينيك تستمر فى التحرك للأمام و اليمين واليسار.
- أبحث عن مؤشرات الدوران على السيارات الأخرى.

- راقب حركات الرأس و العين للسائقين الأخرين(الى اين ينظرون؟ اليك أم الى شخص اخر؟)
- أبحث عن المشاة و راكبي الدراجات الهوائية والالية والذين قد تخفيهم مركبات أخرى أو اشياء اخرى و تحقق من المناطق العمياء عندك.
- أعط نفسك الكثير من الوقت لإكتشاف مصادر الخطر و التغلب عليها والفراغ الكافي لأتخاذ إجراء ما لتحاشي حدوث صدام.
- كن حريصا في الأحوال الجديدة أو المختلفة (مثل اشغال إصلاح الطريق و اماكن حوادث التصادم).
- إجعل من السهل رؤية مركبتك إذا كانت الرؤية غائمة أو مغطاة بالسحب أو كانت تمطر .
- قم بإضاءة اضواءك الأمامية حتى خلال النهار .
- تخفيف السرعة هو إجراء إحتيطى جيد حيث أنه يعطيك كلا من الوقت والفراغ للتغلب على مصدر الخطر .

النقاط الرئيسية: المتوقع وغير المتوقع

١. السائقون يعتمدون غالبا على توقعات عندما يسوقون .
٢. سوف يرتكب السائقون الأخرون أخطاء ويفعلون اشياء لا تتوقعها.
٣. للتغلب على غير المتوقع إستخدم روتين تدقيق النظر واحتفظ بمسافة كافية من مستخدمي الطريق الأخرين.
٤. أعط نفسك المزيد من الوقت والفراغ لمواجهة الموقف.
٥. اجعل من الأسهل رؤية مركبتك وقم بالقيادة والمصابيح الامامية مضاءة.

الفصل الثالث عشر

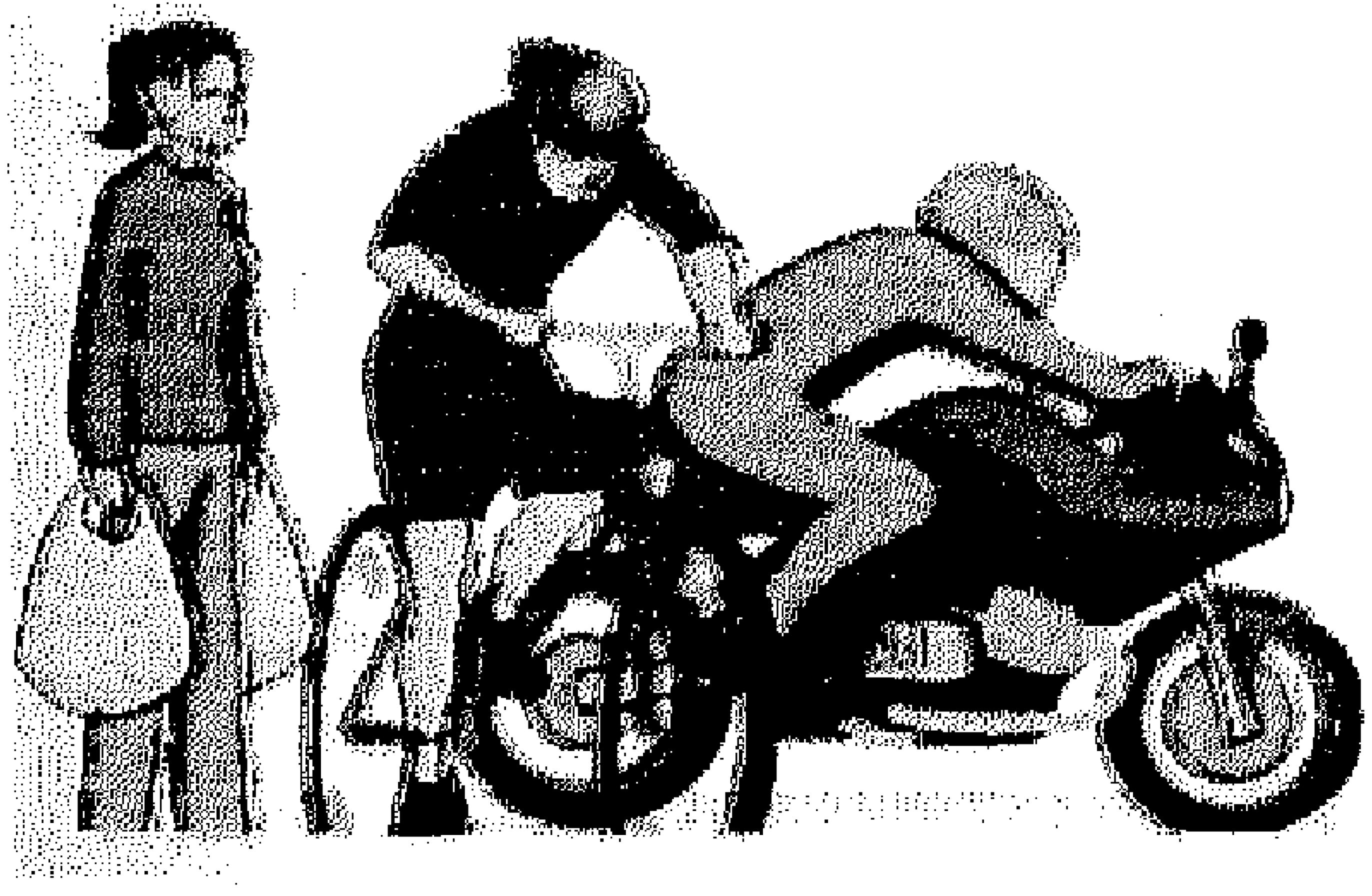
إتخاذ الحذر لنفسك و الأخرين

إن من مسئوليتك ان تسوق بأمان و أن تتخذ الحذر لسلامتك وسلامة الأخرين من مستخدمي الطريق وما هو آت يوفر بعض المراجعة و معلومات جديدة قد تساعدك على تقليل مخاطرك كسائق ومخاطرة مستخدمي الطريق الأخرين عند التعامل معهم .

- مستخدمي الطريق المعرضين للخطر – المشاة وراكبي الدراجات الهوائية و الالية .
- المركبات الثقيلة الشاحنات والحافلات .

مستخدمي الطريق المعرضين للخطر:

المشاة وراكبي الدراجات الهوائية وراكبي الدراجات الألية هم من

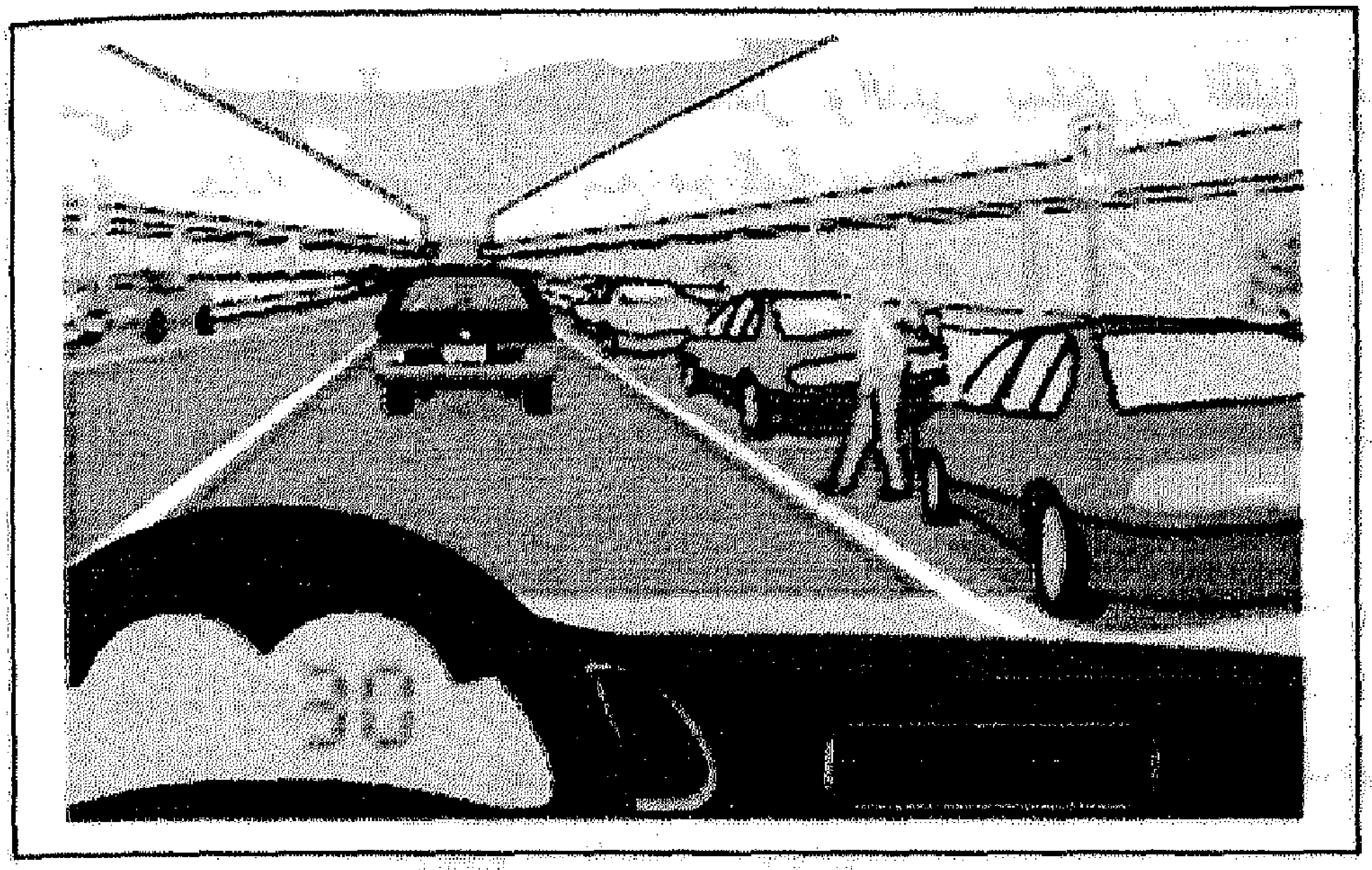


أحترس من المشاة
وراكبي الدراجات
الهوائية والالية

المشاة:

مستخدمي الطريق المعرضين للخطر والذين يملكون القليل من الحماية فى حالة الأصطدام مع مركبة وحادث التصادم الذي قد يقتل او يجرح احد المشاة او راكب دراجة هوائية او آلية قد يترك فقط خدشا او انبعاجا بسيطا في سيارتك وفي كل سنة يجرح او يقتل حوالي ٦٠٠٠ من المشاة وراكبي الدراجات الهوائية و راكبي الدراجات الالية في نيوساوث ولز وتذكر ان جميع السائقين هم مشاة في وقت ما من اليوم او الأسبوع كما أن بعض السائقين قد يركب ايضا دراجة هوائية أو آلية ولذلك فنحن جميعا من مستخدمي الطريق المعرضين للخطر في وقت ما وفي مخاطرة من السائقين الذين لا يأخذون الحذر نحونا .

يمكن للمشاة ان يكونوا في كل مكان تقريبا عندما تكون سائقاء ويلاحظ ذلك حول مراكز التسوق والمدارس ومواقف الحافلات والتقاطعات وكما في حالة السائقين فإن المشاة ايضا قد يفعلون اشياء لا تتوقعها مثل عبور الطريق بدون ان ينظروا او الجري من خلف سيارة مصفوفة و المحتمل ان الأطفال بالذات هم الذين يفعلون ذلك وخصوصا اذا كانوا من صغار السن حيث يجرون على الطريق بسرعة كبيرة وليس لديهم المعرفة التي يملكها البالغون.



في حين ان الاشخاص الاكبر سنا هم من مستخدمي الطريق الأكثر خبرة فقد لا يكونون خفيفي الحركة مثل الاشخاص الصغار وهذا يعني انهم قد لا يلتفتون الى حركة المرور بنفس الحرص وقد يحتاجون لوقت اطول من المتوقع لعبور الطريق وقد يكون هذا هو السبب في ان الاشخاص من سن ٦٠ او اكبر هم بالذات على مخاطرة ونسبتهم اكثر من اللازم في إحصائيات حوادث تصادم المشاة.

المشاة اصغر كثيرا من المركبات ومن الصعب رؤيتهم وتزداد المشكلة سوءا أثناء الليل او إذا كانت الرؤية غائمة او مغطاة بالسحب او كانت تمطر، وبعض المشاة قد يكون تحت تأثير الكحول او المخدرات ويتصرفون بطريقة لا يمكن التنبؤ بها.

لذلك أحترس من المشاة وخفف السرعة و أعطهم المزيد من المسافة عندما تقترب منهم او تمر عليهم.

راكبو الدراجات الهوائية :

راكبو الدراجات الهوائية يمكن ان يتواجدوا على الطرق او الارصفة او مسارات الدراجات الهوائة التي قد تكون عبر

الطريق او بجوار الطريق ولعلك قد لاحظت ان الكثير من راكبي الدراجات الهوائية بما فيهم البالغين على استعداد للتحرك من الطريق الى الرصيف ثم الى الطريق مرة اخرى و قد يعبرون الطرق من الرصيف الى الرصيف وهذا يجعل رؤيتهم من الصعب في بعض الاوقات، تذكر ان الاطفال فى سن ١٢ و اقل (والبالغين الذين يراقبونهم) وهم الذين تحتاج معهم الى التدقيق فى الطريق و الرصيف وبحثا عن راكبي الدراجات الهوائية.

احترس من راكبي الدراجات الهوائية

اعط جميع راكبي الدراجات الهوائية الفراغ الكافي عندما تقترب منهم او تمر بهم وخفف السرعة وقف إذا احتاج الأمر لذلك، راكبوا الدراجات الهوائية يمكنهم الحركة فى خط مستقيم اسرع من المشاة ولكنهم ابطأ كثيرا فى عبور تقاطع وفى الدوران من المركبات، ولعلك تلاحظ انه ليس جميع راكبي الدراجات الهوائية يعرفون او يطيعون قواعد الطريق وقد يسيروا عكس إتجاه المرور ويخترقون الضوء الأحمر ويسيرون بدون اضواء اثناء الليل وهذا قد يجعل من الصعب التنبؤ بسلوكهم والتعامل معهم.

راكبو الدراجات الالية:

كما هو الحال مع المشاة ومع راكبي الدراجات الهوائية قد يكون من الصعب رؤية راكبي الدراجات الالية في المرور حيث انهم اصغر كثيرا من السيارات وقد يبدوا انهم مندمجين في كتلة المرور الاخرى على الطريق، وهم يمثلون حوالى ٣% فقط من جميع المركبات على الطرق في نيو ساوث ولز.

راكبو الدراجات الالية قد تخيفهم مركبات اكبر

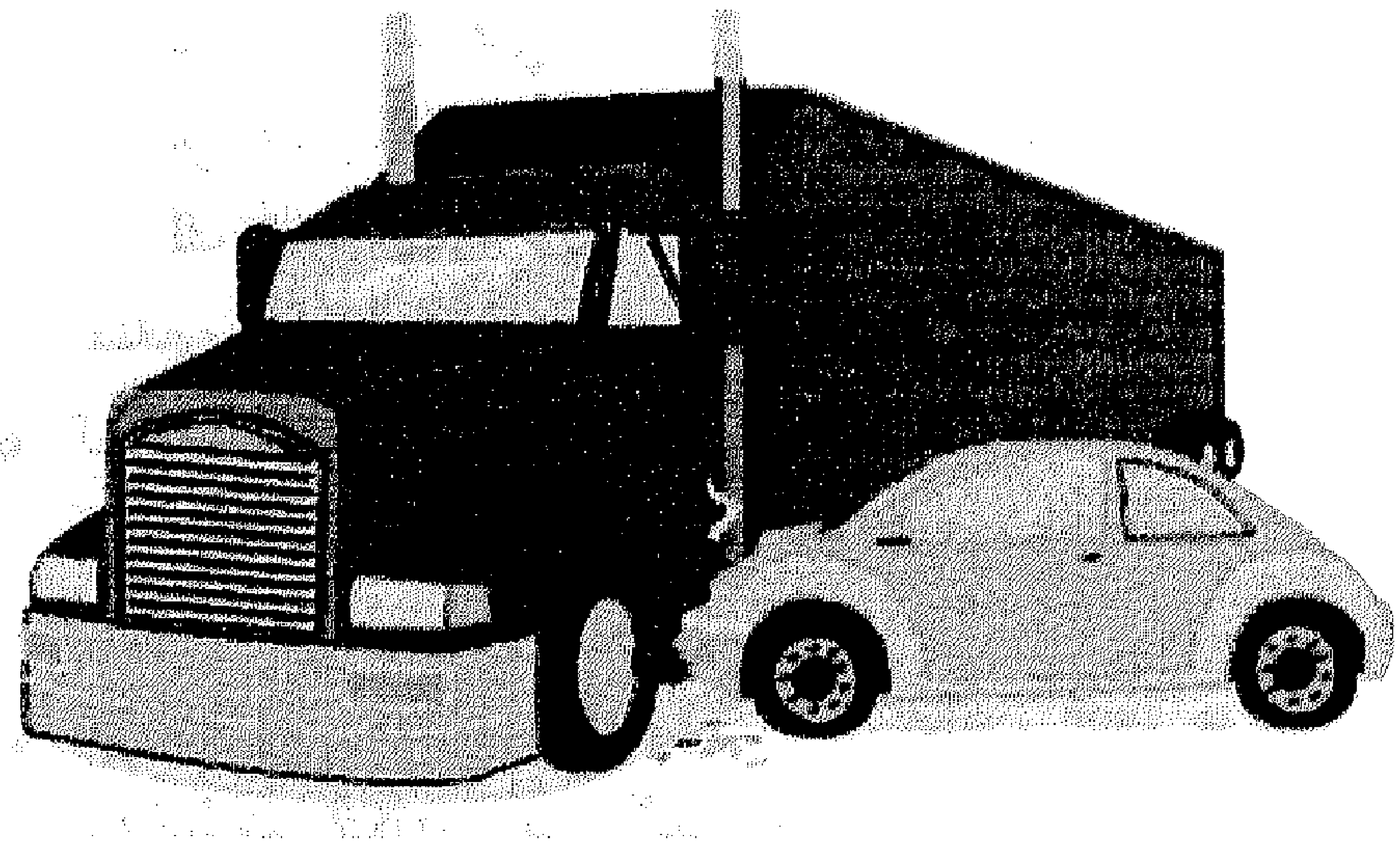
راكبوا الدراجات الالية يمكنهم الاسراع اكثر من معظم السيارات ويمكنهم الدخول في فجوات صغيرة فى المرور وبعض راكبي الدراجات الالية يستغلون هذا ويشاركون المسارات مع مركبات اخرى وينزلقون من مسار الى اخر حتى فى المرور المزدحم وهذا قد يجعلهم صعب التنبؤ بهم ، وراكبوا الدراجات الالية يمكنهم ايضا ان يكونوا مختفين وراء قناع من المركبات الاكبر، على سبيل المثال يمكن لمركبة اخرى ان تخفيهم تماما وقد لا تدري انهم هناك وهذا قد يجعل من الصعب رؤيتهم فى المرور.

راكبوا الدراجات الالية يمكنهم ايضا الاندماج فى البقعة العمياء على يمين ويسار سيارتك وقد لا تكون قادرا على رؤيتهم على الاطلاق بدون ادارة رأسك.

اكثر حوادث تصادم الدراجات الالية شيوعا هى عندما تدور مركبة اخرى عبر مسار دراجة الية قادمة او عندما تصطدم دراجة الية اثناء دورانها مع مركبة تسير على خط مستقيم، وتشير الابحاث الى انه فى حالات كثيرة من حوادث التصادم مع درارجات الية كان السائق الاخر يدعى انه لم ير راكب الدراجة الالية وقد يكون ذلك صحيحا ولكنه لا يفيد راكب الدراجة الالية .
راكبوا الدراجات الالية اكثر احتمالا بحوالى ٢٧ مرة ان يقتلوا من سائقي الانواع الخرى من المركبات ، يمكنك تقليل هذه المخاطرة بالإحتراس منهم عندما تسوق.

المركبات الثقيلة:

الشاحنات والحافلات اسهل عادة فى الرؤية نظرا لأحجامها ، وهى عادة ابطأ من السيارات وتشغل مساحات اكبر من الطريق وتحتاج الى فراغ اكبر للدوران ومن الصعب عدم ملاحظتها.



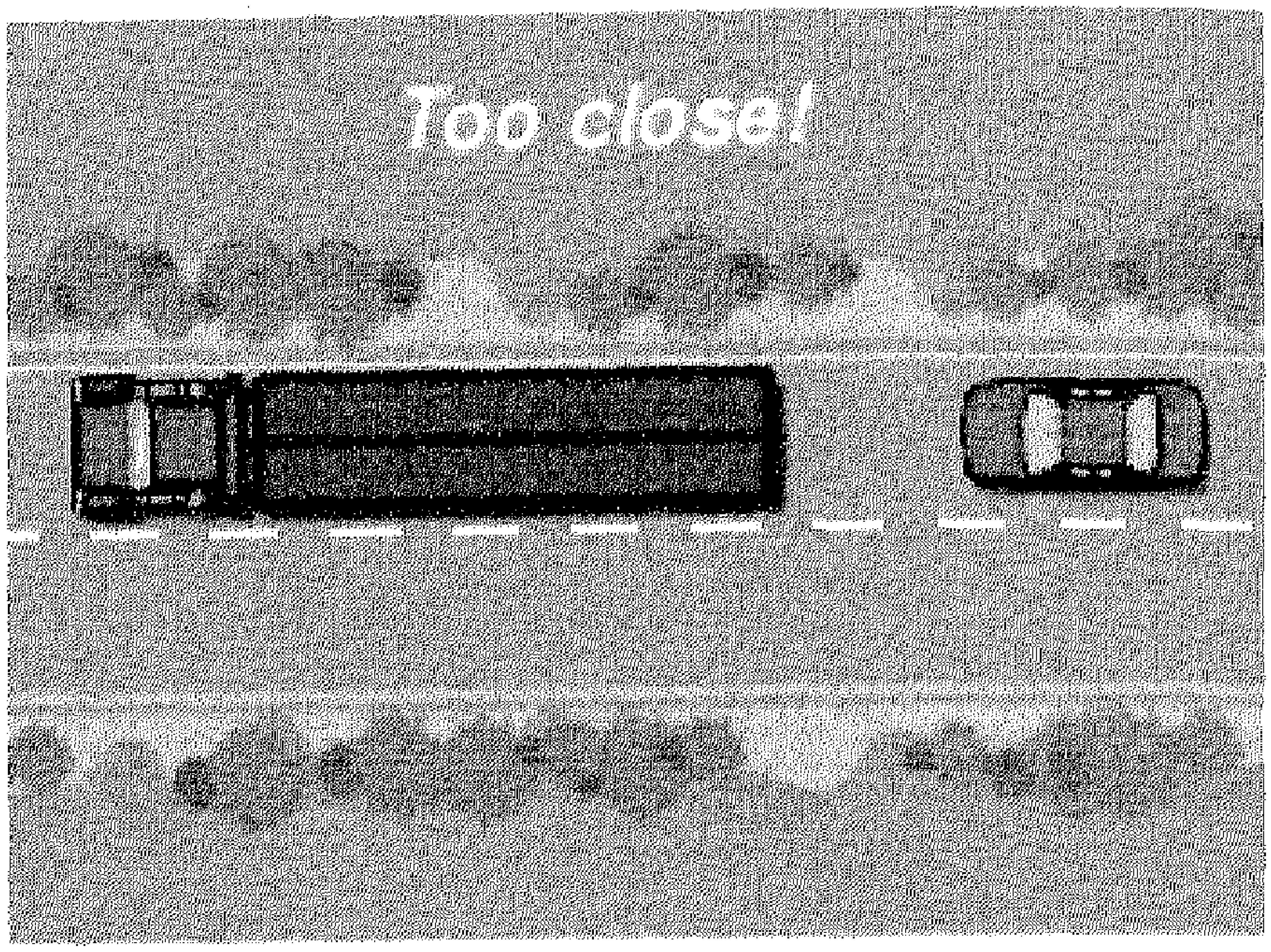
قد تعتقد انه من السهل على السائقين الاخرين ان يجتنبوا التداخل مع الشاحنات والحافلات ولكنك قد تفاجأ فى الغالب ان السائقين الاخرين هم الذين يعترضون طريق الشاحنات والحافلات، وعلى سبيل المثال فإن السائقين الأخرين يقطعون الطريق امام الشاحنات

التي تقلل السرعة عند الأقتراب من اضواء المرور او يسوقون للأمام في مواجهة شاحنات قادمة عن التخطي على الطرق السريعة ومن المأساة ان حوادث التصادم مع مركبات ثقيلة ومع الشاحنات بالذات تتضمن مستويات عالية من الوفيات والاصابات والفرصة قليلة لراكبي سيارة متوسطة في حالة حدوث تصادم مع شاحنة اثقل من سيارتهم بمقدار ١٠ الى ٤٠ مرة ومخاطرة ان يقتل شخص ما تبلغ حوالى ثلاث مرات اعلى منها في حالة حدوث تصادم مع سيارة اخرى وفي حالة تصادم مع شاحنة فالشخص الذي يحتمل اكثر من غيره ان يقتل او يصاب اصابة خطرة هو سائق السيارة وهى نقطة جديرة بالتذكر في المرة التالية التي تكون فيها على الطريق.

تقليل المخاطرة حول الشاحنات والحافلات:

للمساعدة على تقليل مخاطرة حدوث تصادم لك حول المركبات الثقيلة يجب عليك.

- تحاشي القيادة في البقعة العمياء للشاحنات والحافلات، سائقوا المركبات الثقيلة يعتمدون على مراياهم الخارجية ولذلك فقد لا يرون مركبات تسير على مسافات قليلة خلفهم إلا إذا كانت سياراتهم مجهزة بدوائر مغلقة.
- تجنب السير قريبا من الشاحنات والحافلات، حيث ان هذا قد يحجب رؤيتك للطريق وقد يساعد على إخفاء مستخدمي الطريق الاخرين .
- لا تحاول المنافسة معهم على نفس الجزء من الطريق واعطهم الكثير من الفراغ وبالذات عندما يدورون او يستخدمون الكوابح .
- عند مسابقة او تخطي شاحنة او حافلة تذكر انها قد تكون اطول مرات عديدة من سيارتك وانها لذلك سوف تستغرق وقتا اطول لكي تتخطاها او تسبقها.



النقاط الرئيسية: إتخاذ الحذر لنفسك والأخرين

١ . المشاة وراكبوا الدراجات الهوائية وراكبوا الدراجات الالية هم من مستخدمي الطريق المعرضين للخطر ولا يملكون إلا القليل من الحماية في حالة حدوث تصادم مع مركبة .

٢ . الاشخاص تحت سن ١٦ والكبار سن ٦٠ او اكبر بالذات يتعرضون للمخاطرة كمشاة .

٣ . أحترس من المشاة وراكبوا الدراجات الهوائية وأعطهم الكثير من الفراغ عند الأقتراب منهم او المرور بهم .

٤ . قد يكون من الصعب رؤية الدراجات الالية وقد تخفيهم مركبات اخرى اكبر – تحقق من النقاط العمياء لديك .

٥ . راكبوا الدراجات الالية اكثر احتمالا بمقدار ٢٧ مرة ان يقتلوا من سائقي الانواع الاخرى من المركبات .

٦ . في كثير من حالات حدوث تصادم مع دراجات الية كان السائقون يدعون انهم لم يروا راكبي الدراجات الالية .

٧. مخاطرة ان يقتل شخص ما في حادث تصادم مع شاحنة هى اعلى بحوالى ثلاث مرات من قتله في حادث تصادم مع سيارة اخرى .

٨. لا تحاول المنافسة مع الشاحنات والحافلات اعطهم الكثير من الفراغ عندما يدورون او يستخدمون الكوابح.

الباب الثالث

إدراك مصادر الخطر

الفصل الاول : مراجعة إدراك مصادر الخطر.
الفصل الثاني : السيطرة على سرعتك وبعض المعلومات الجديدة.
الفصل الثالث : الإحتفاظ بمسافة إتباع آمنة .
الفصل الرابع : الاحتفاظ بمسافة آمنة على الجوانب ومن الخلف .
الفصل الخامس : اختيار الفجوات الآمنة.
الفصل السادس : تدقيق النظر بحثا عن مصادر الخطر .
الفصل السابع : كلمات قليلة لكي تصبح سائقا أكثر وأفضل أمنا

الفصل الاول

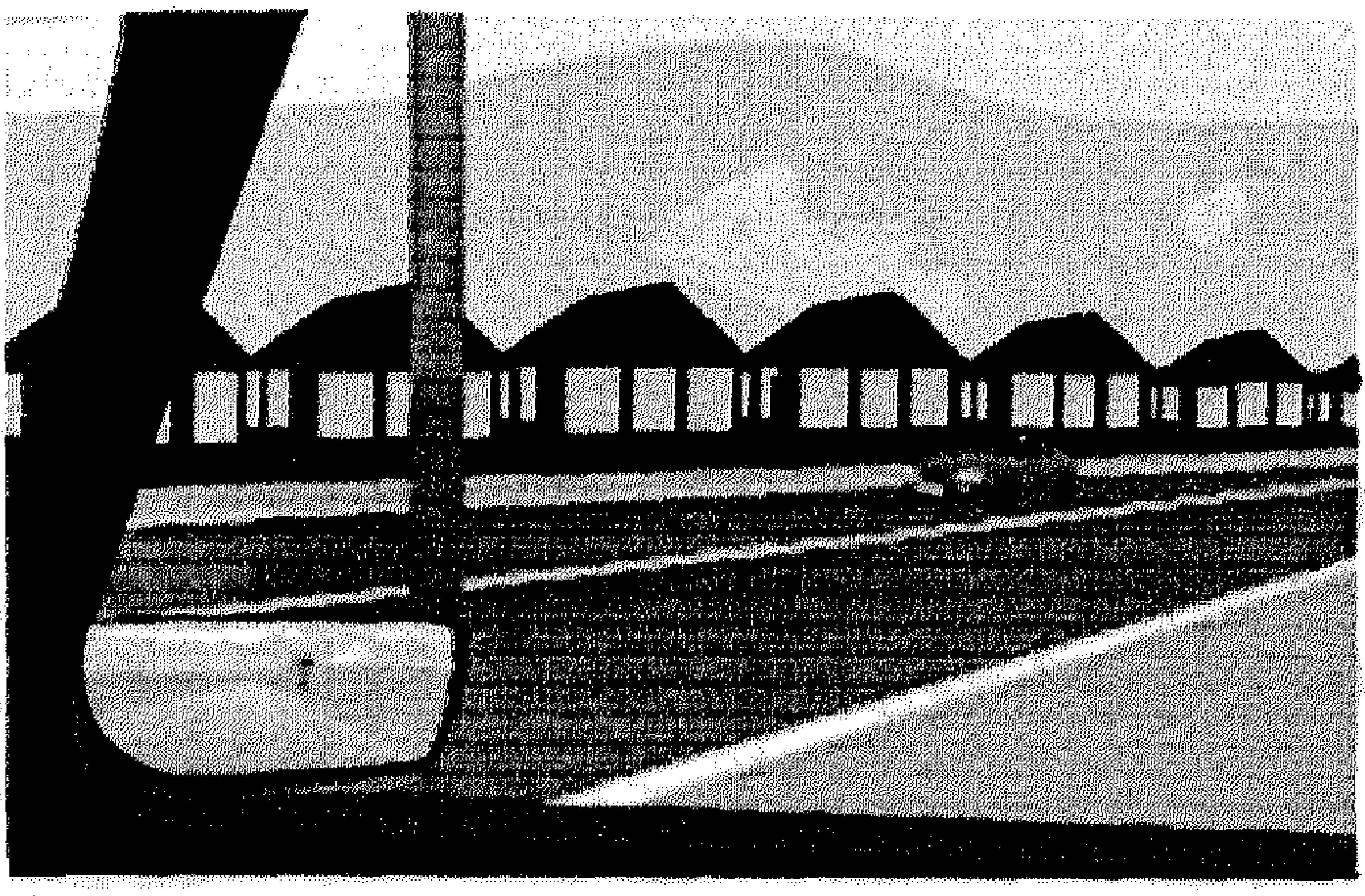
مراجعة مهارات ادراك مصادر الخطر

١. الأحتفاظ بمسافة امنة من المركبات الاخرى شكل ١ .

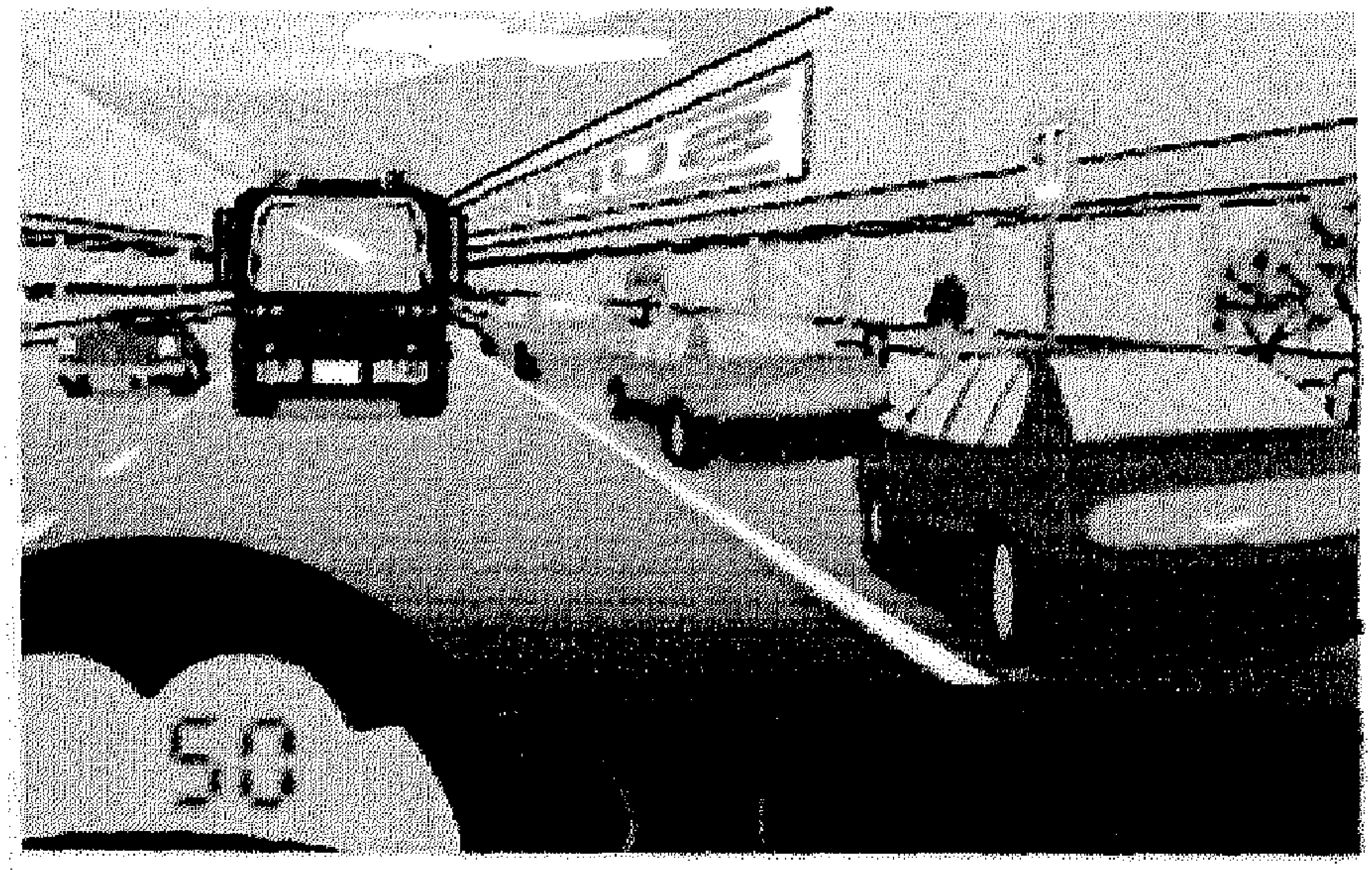
٢. اختيار فجوات امنة عند الدوران او عبور المرور او تغيير المسارات شكل ٢ .

٣. تدقيق النظر للبحث عن مصادر الخطر للأمام والخلف والجوانب شكل ٣ .

شكل (١)



شكل (٢)



شكل (٣)

الاحتفاظ بمسافة امنة من المركبات الاخرى

مفهوم "منطقة الفراغ"

كلما زاد الفراغ بين سيارتك وبين السيارات الاخرى كلما زاد الوقت لديك للأستجابة لمصدر الخطر التي قد تحدث عند القيادة ولكي تبقى امنا فانت تحتاج الى ادارة الفراغ حول سيارتك من الامام ومن الجانبين ومن الخلف وافضل الطرق لذلك هو ان تتصور "منطقة فراغ غير مرئية حول سيارتك كما هو مبين في الصورة".

ومع قيادتك على الطريق فإن هذه المنطقة تحتاج الى الاحتفاظ بها بتعديل سرعتك او موقعك على الطريق وعلى سبيل المثال اذا قامت المركبة التي امامك بتقليل السرعة فستحتاج الى تقليل سرعتك ايضا.

الاحتفاظ بمنطقة فراغ للأمام

ادارة الفراغ الى الامام من مركبتك هو اهم جزء من "منطقة الفراغ" لجميع السائقين.

تذكر ان اكثر من ثلث حوادث التصادم للسائقين قليلي الخبرة تتضمن الاصطدام بمؤخرة مركبة اخرى وحفظ منطقة فراغ الى

الامام يعطيك ايضا وقتا اطول لرؤية مصادر الخطر الاخرى التي قد تحدث ولكى تحتفظ بمنطقة الى الامام فانت تحتاج الى :

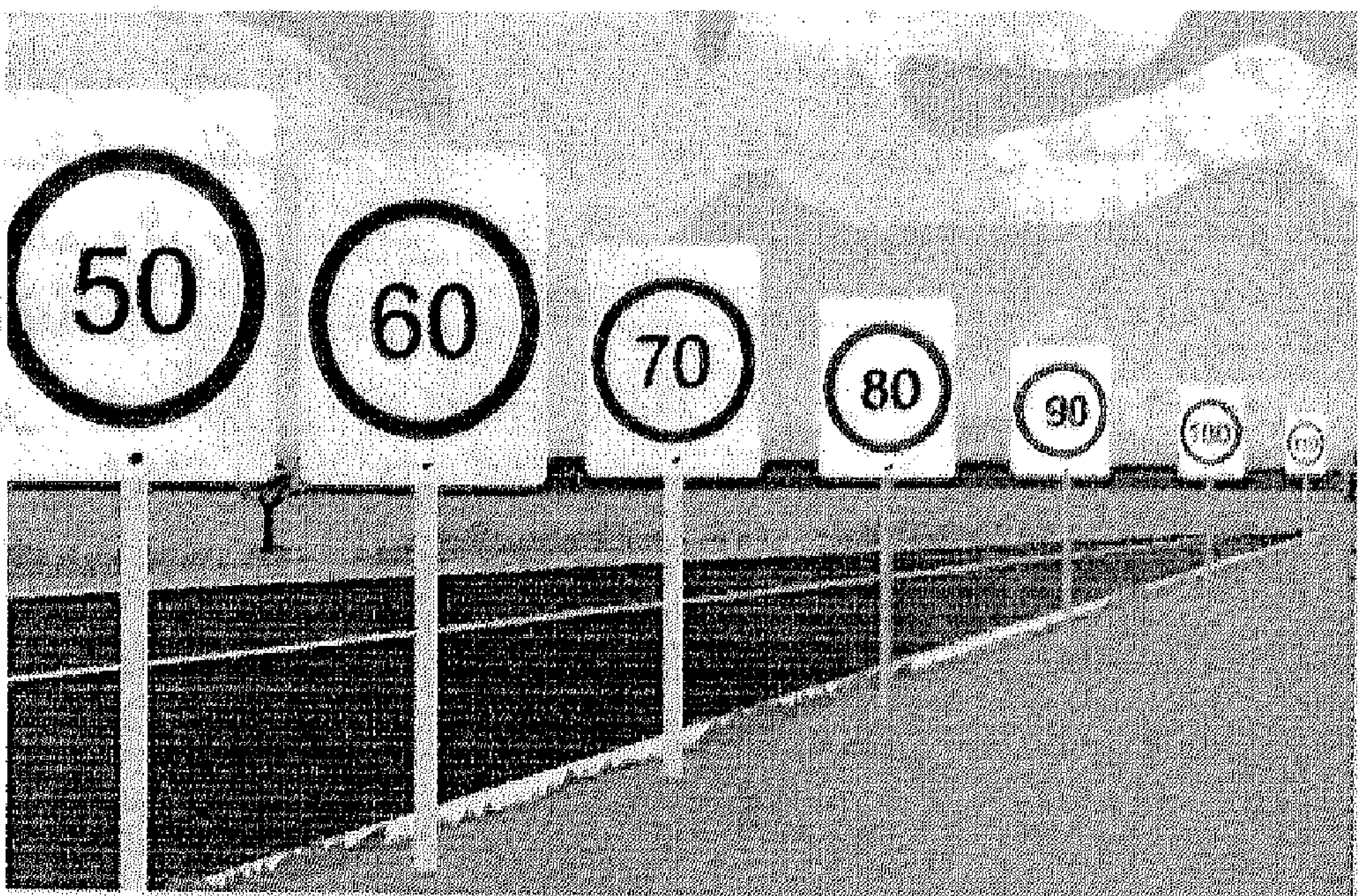
١ - التحكم فى سرعتك لتلائم الطريق وأحوال المرور .

٢ - الاحتفاظ بمسافة إتباع آمنة بين سيارتك وبين المركبة التي امامك وسنتناولهما بالتفصيل فيما يلي.

الفصل الثاني
السيطرة على سرعتك وبعض المعلومات الجديدة

يتراوح الحد الاقصى للسرعة بين ٤٠كم/ساعة و١١٠كم/ساعة وعلامات الحد الاقصى للسرعة تبين السرعة المسموح بها على طريق معين وقد تكون سرعة أقل من الحد الاقصى هى أكثر اماناوهى الاكثر إقتصادا أيضا .

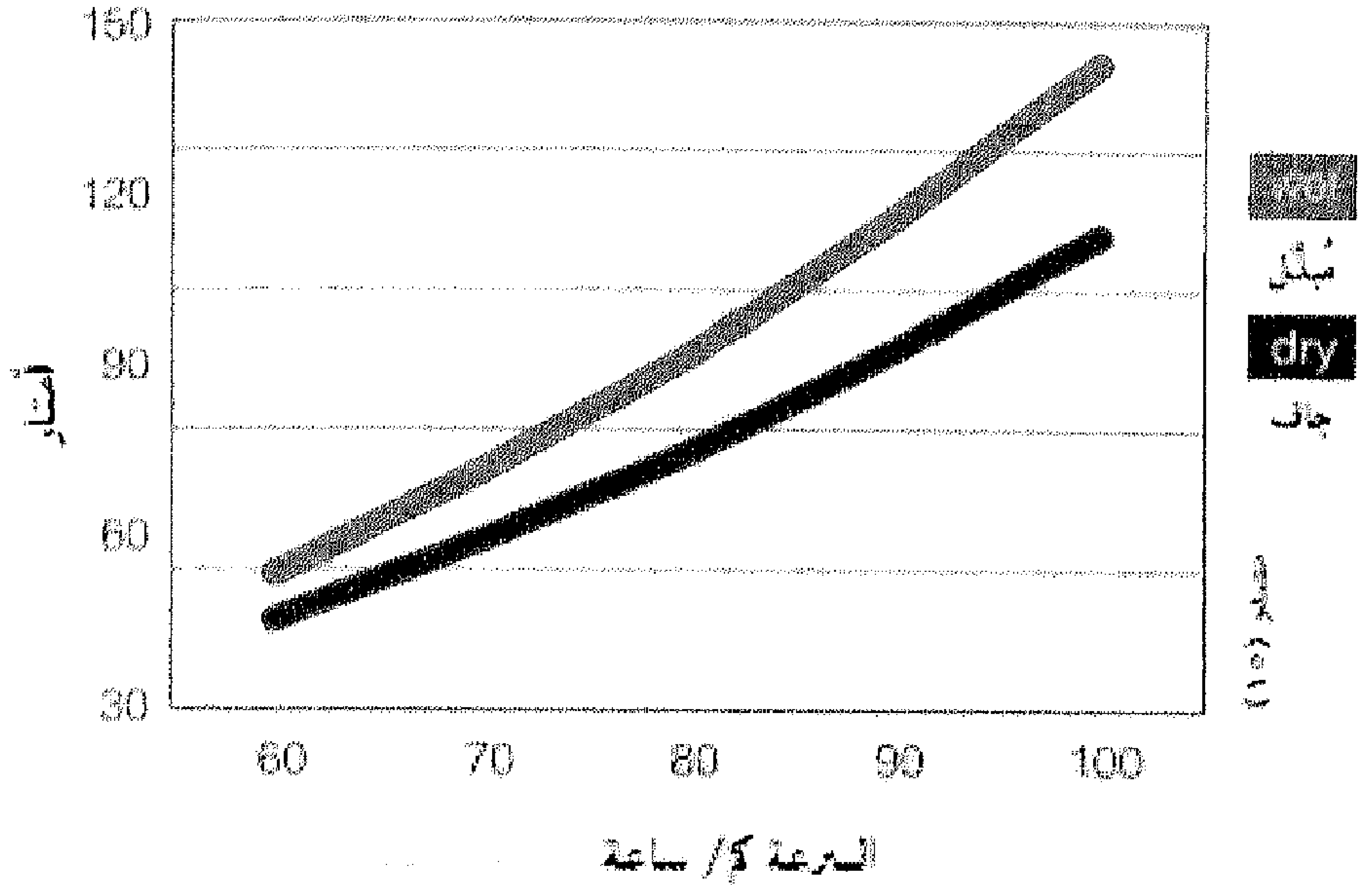
ومع تغير أحوال المرور والطريق فأن السائقين الأذكياء يقومون بتعديل سرعتهم لتلائم تلك الاحوال ،وحتى بعد حوالى سنوات قليلة من حصولك على رخصة القيادة فقد تعتقد بانه لا بأس بزيادة السرعة عن الحد الاقصى ويبدو ان كثيرا من السائقين يفعلون ذلك وتقبض الشرطة على بعضهم حيث ان السرعة هى عامل في حوالى ٤٠% من حوادث التصادم المؤدية الى الوفاة في نيو ساوث ولز ولكن النسبة عندنا تفوق ٧٠%



مشكلات القيادة مع السرعة:

الاسراع يقلل الوقت الذي لديك لأكتشاف مصدر خطر قد يحدث في المرور امامك والاستجابة له وعلى سبيل المثال إذا كنت تسير

على سرعة ٧٠ كم/س في منطقة سرعة ٦٠كم/س فسوف تحتاج سيارتك الى مسافة اكبر بمقدار ٣٠% من السيارات الاخرى التي

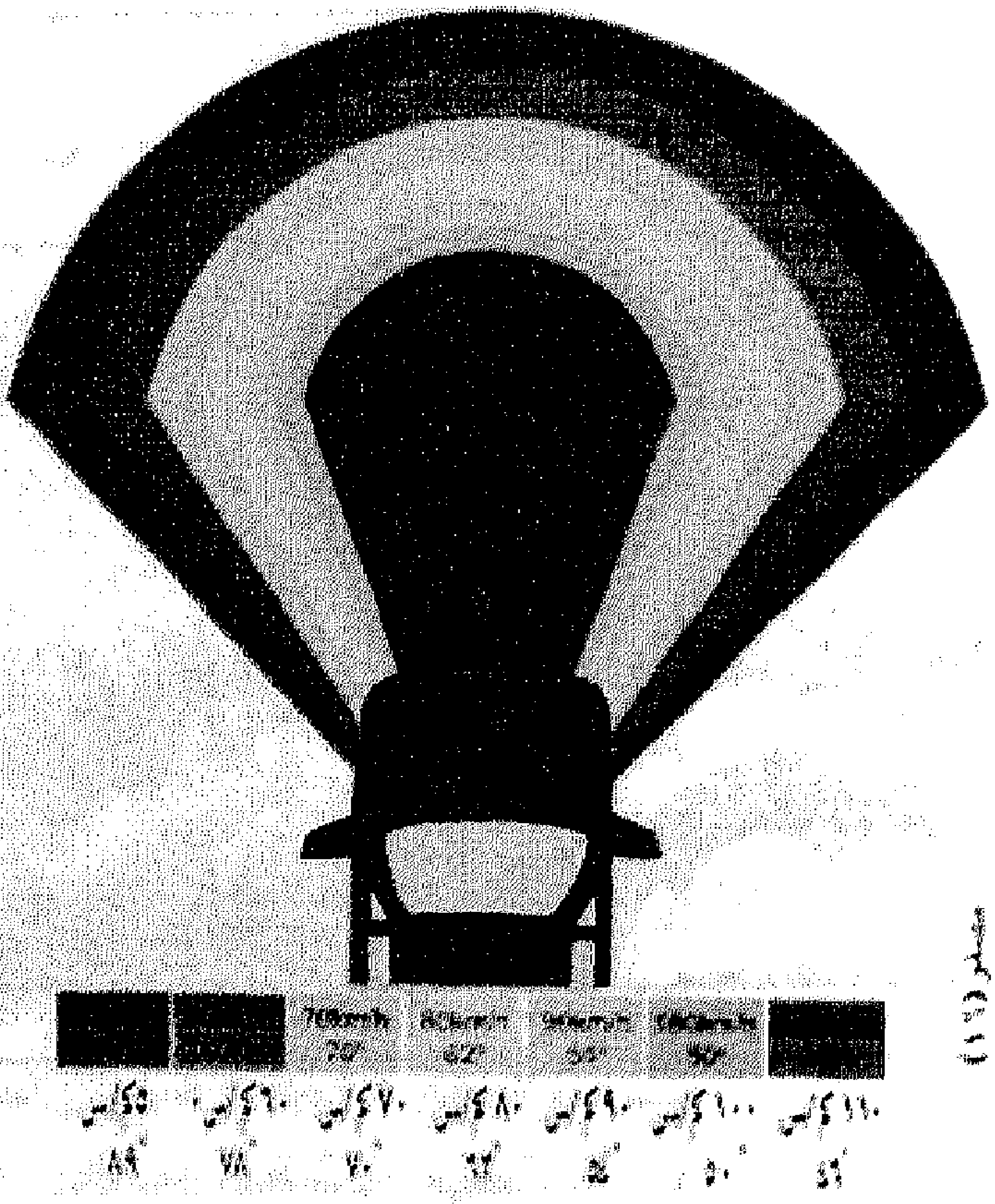


تسير على سرعه الحد الاقصى ٦٠كم/س لاستخدام الكوابح والوقوف وقد يعني هذا الفرق ان تصدم مركبة اخرى او احد المشاة او راكبي دراجة هوائية او الية وبين ان تقف فى الوقت الملائم والرسم البيانى يبين المسافة التي تقطعها على سرعات مختلفة والمسافة التى تحتاج اليها لإيقاف السيارة وتحتاج مسافة اكبر عندما يكون الطريق مبلل تذكر ان الامر يستغرق حوالي:

- ثلاثة ارباع الثانية لكى ترى مصدر الخطر وتتخذ قرار ما (ان تستخدم الفرامل او تستخدم الفرامل ...الخ)
- ثلاثة ارباع اخرى من الثانية لكي تنقل قدمك من بدال السرعة الى بدال الفرامل وهذا يعنى انه قد انقضى واحد ونصف ثانية قبل ان تبدأ الكوابح عملها وعلى سرعة ٦٠كم/س ستكون قد سرت مسافة حوالى ٢٥ مترا خلال ذلك الوقت أى نصف طول بركة سباحة اوليمبية.

المركبات المسرعة تستغرق وقتا اطول للوقوف

كيف تؤثر السرعة على ما تراه اثناء القيادة :



مخطط (١٦)

لابد انك قد ادركت الان انه كلما زادت سرعة سيارتك كلما قل الوقت المتاح لك لأكتشاف مصادر الخطر والاستجابة لها ولكن هل عرفت انه كلما زادت سرعة قيادتك كلما ضاق مجال رؤيتك (وهو ما يمكنك رؤيته بدون تحريك عينك او راسك) والصورة اسفل هذا تبين كيف يضيق مجال رؤيتك كلما زادت سرعة قيادتك.

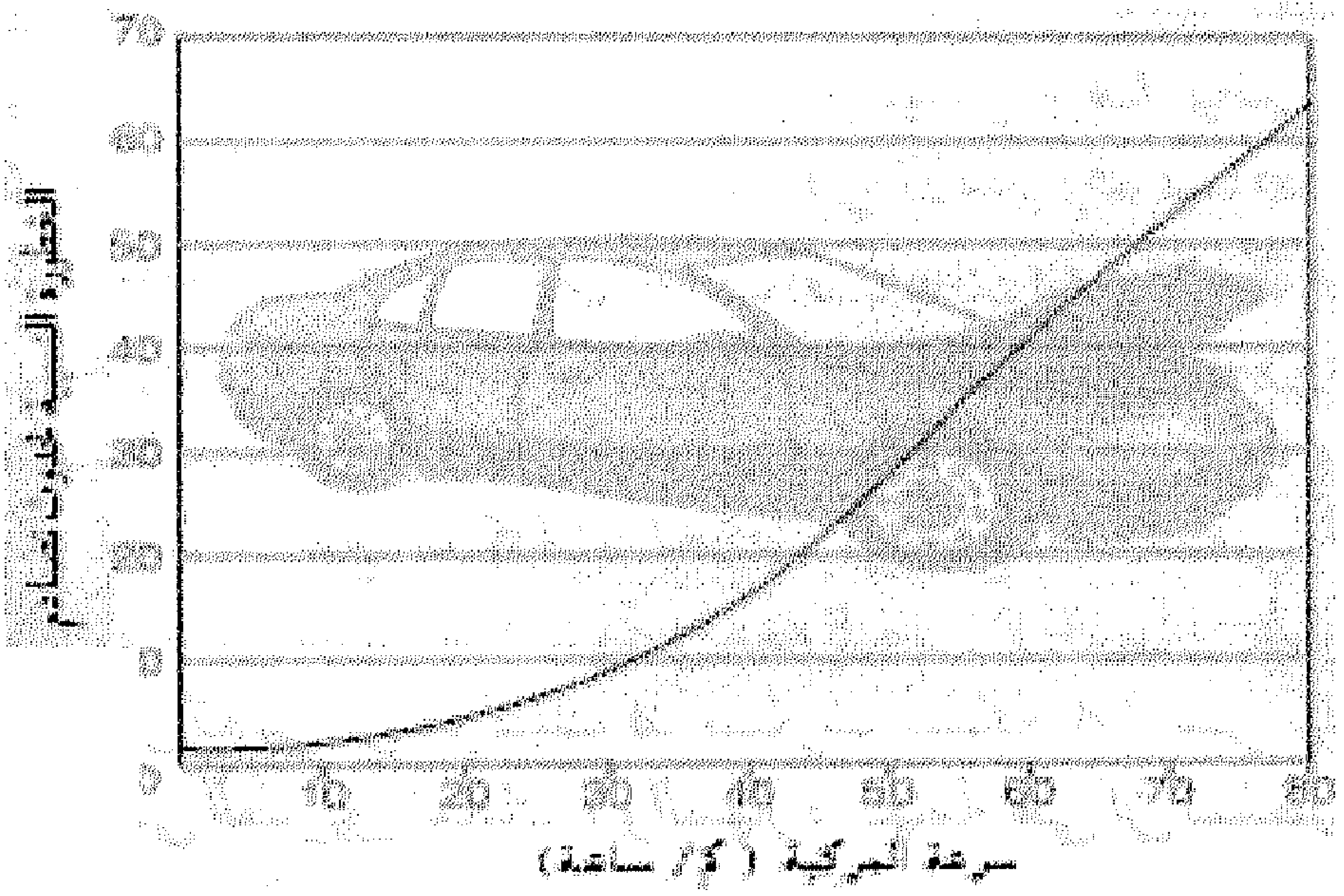
ضيق مجال الرؤية من مقعد السائق:

عند الجلوس في مقعد القيادة لسيارة واقفة فإن معظم السائقين يكون لديهم مجال رؤيا ١٨٠ درجة ولكن بمجرد ان تبدأ التحرك فإن المجال يضيق وكلما زادت سرعة قيادتك كلما ضاق مجال الرؤيا وعند سرعة ١٠٠ كم/س يكون المجال قد ضاق الى ٥٠ درجة فقط وهو اقل من ثلث ما يمكن رؤيته حال ما إذا كنت واقفا وضيق مجال الرؤيا هذا يحدث لأن العين والمخ لا يتمكنان من متابعة الصور التي تتغير بسرعة في محيط إبصارنا (الذي نراه من ركن العيون لليسار و اليمين) ويمكنك تجربة ذلك كراكب عندما تنظر على استقامة خارج النافذة الجانبية للقطار .

وكل شئ يبدو كأنه يمر بسرعة او يصبح معتما وغير واضح ولا يمكنك التركيز بسهولة على اى غرض وكلما زادت سرعة قيادتك كلما انحسر ابصارك على شريط ضيق باستمرار امام المركبة مباشرة بدون ان يصبح معتما او يتحرك بسرعة والصور تبين كيف يبدو مجال رؤيتك من مقعد السائق عندما تكون واقفا والاخرى عند سرعة ١٠٠ كم/س انظر كيف اصبح مجال ابصارك اقل بكثير وكم مقدار مالا تستطيع رؤيته على يسار ويمين طريقك للأمام ومن السهل جدا ان تخطئ رؤية راكب الدراجة الهوائية وللمساعدة على تعويض هذا الضيق فى مجال الرؤيا على السرعات العالية مثل ١٠٠كم/س فأنت تحتاج الى المزيد من تدقيق النظر الى اليمين واليسار وهذا يعني تحريك عينيك او رأسك لترى مصدر خطر في الامام وقد يساعد هذا فى اكتشاف مصادر الخطر على اليمين او اليسار ومع ذك لا يجب ان تكون الحركة اكثر من اللازم فأن تدقيق النظر الى اليمين واليسار قد يجذب انتباهك بعيدا عن الطريق امامك مباشرة ويزيد مخاطرة حدوث تصادم مع مركبات اخرى او مع مستخدمي الطريق الاخرين وحتى لمحة لمدة ثانية واحدة لليمين او اليسار على سرعة ١٠٠كم/س تعنى ان مركبتك قد صارت مسافة ٢٨ متر بينما انت لا تنظر الى الطريق امامك ، والمهارة الهامة هى ان تستطيع زيادة تدقيقك النظر بالقدر الكافى لتستطيع اكتشاف مصادر الخطر بعيدا

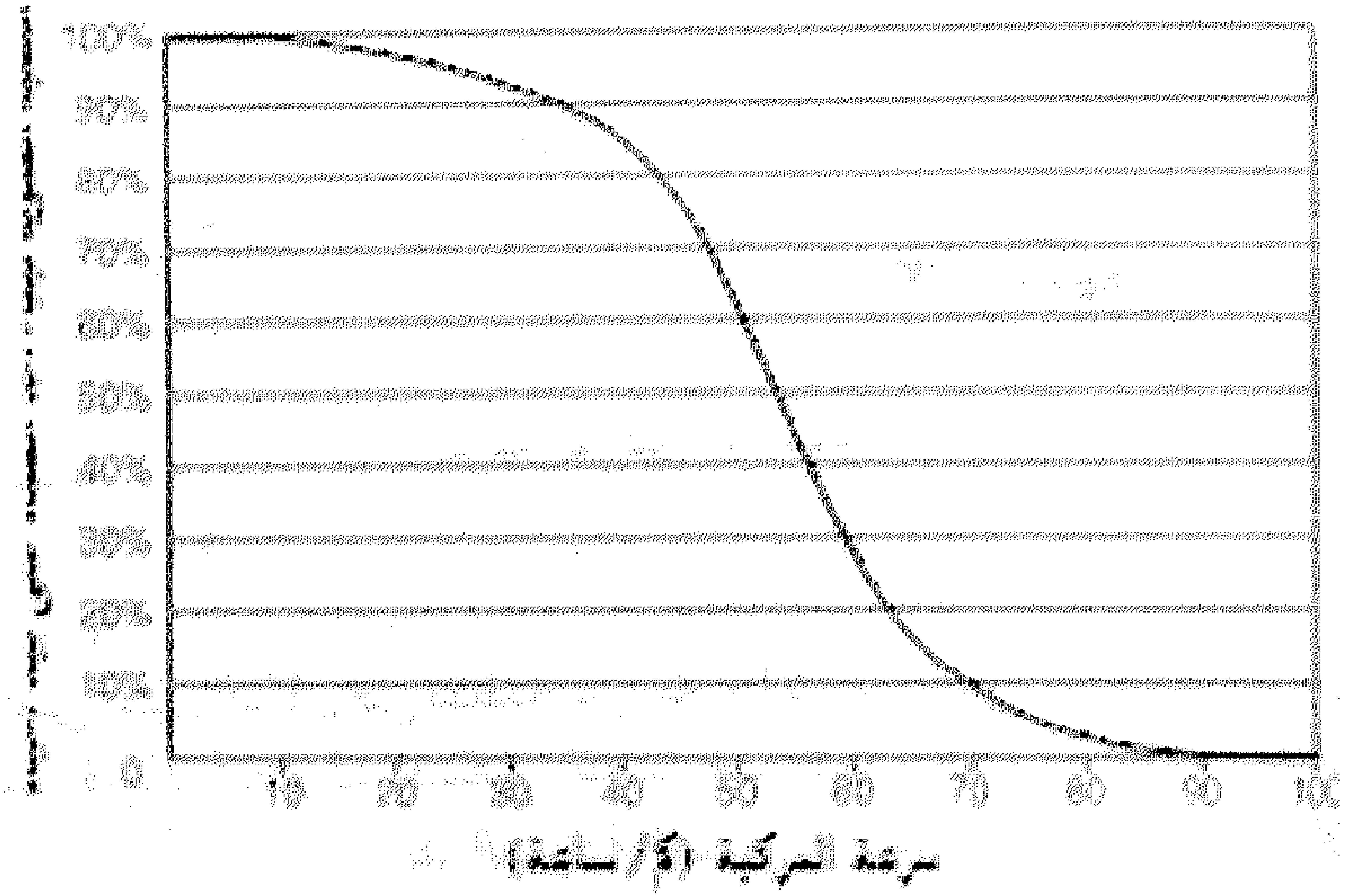
عن منتصف الطريق ولكن ليس لدرجة ان تخطئ رؤية مصادر الخطر امامك مباشرة وتستخدم الحدود العالية للسرعة القصوى على الطرق عندما لا يكون ضيق مجال الرؤيا على درجة عالية من الخطورة والطرق فى مناطق سرعة ١٠٠كم/س تميل ان تكون اكثر اتساعا واحيانا ذات شريط فاصل فى المنتصف وبها عدد اقل من التقاطعات وقدر اقل من المشاة او النشاطات التجارية على جانبى الطريق والطرق السريعة في مناطق سرعة ١١٠كم/س ليس بها تقاطعات وبها مسارات متعددة وهذا يساعد على تعويض ضيق مجال رؤية السائق بتقليل مصادر الخطر المحتملة من اليمين او اليسار ومع ذلك فليس من الضروري ان تكون في منطقة سرعة ١٠٠كم/س لكي تزداد مخاطرتك لأن مجال رؤيتك يقل بأكثر من ٥٠% حتى عند سرعة ٦٠كم/س فإن اكتشاف مصادر الخطر في مناطق المدينة المزدحمة و فى السرعات المخفضة قد يكون صعبا وقد تحتاج الى زيادة تدقيقك النظر عندما تسوق في مناطق المدينة والاسراع فوق الحد الاقصى للسرعة يزيد ايضا مخاطرتك في عدم اكتشاف مصادر الخطر وربما في حدوث تصادم او ان تضبطك الشرطة .

الإسراع وخطورة التصادم



كلما زادت سرعة سيارتك كلما إشتد إصطدامك (الزيادة كمية القصور الذاتي للحركة) وكل طاقة السرعة هذه لابد أن تنصرف إلى مكان ما ،والاسراع يضيف أيضا إلى خطورة أى تصادم قد تشترك فيه واالرسم البيانى التالى يبين أنه كلما زادت سرعتك بمقدار الضعف فإن خطورة تصادم على سرعة ٨٠كم/ساعة تكون أربعة أمثال الخطورة على سرعة ٤٠كم/ساعة.

ولكن قد لاتكون أنت الشخص الذى يقتل أو يصاب فى حادث تصادم ،وعلى سبيل المثال إذا صدمت أحد المشاة عند سرعة ٦٠كم/ساعة فهناك إحتمال ٧٠%أن يموت والرسم البيانى التالى يبين ذلك بوضوح،عند تصادم مع أحد المشاة على سرعة ٨٠كم/ساعة.

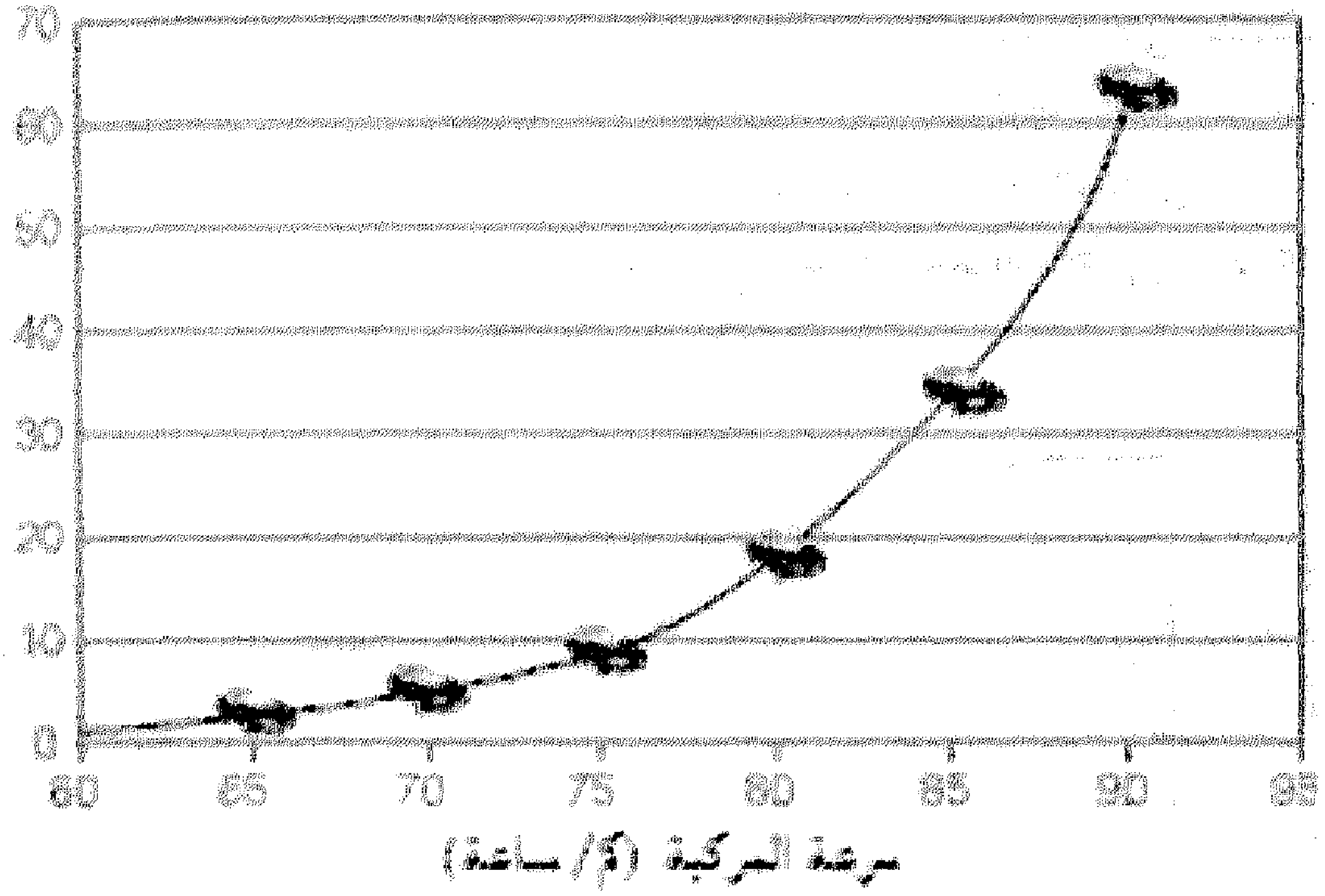


فغالبا لن يكون لديه فرصة البقاء على قيد الحياة ،وأكثر من ٣٠٠٠من المشاة يصابون أويقتلون على طرق نيوساوث ويلز كل عام والسيطرة على سرعتك تساعد على تقليل هذا العدد وطبعا

العدد عندنا لعدم وجود إحصائيات كافية ودقيقة هى اضعاف هذا الرقم .

الإسراع ومخاطرة حدوث تصادم

كلما زادت سرعتك على الحد الأقصى للسرعة كلما زادت مخاطرتك لحدوث تصادم ،والرسم البيانى التالى يبين هذه العلاقة



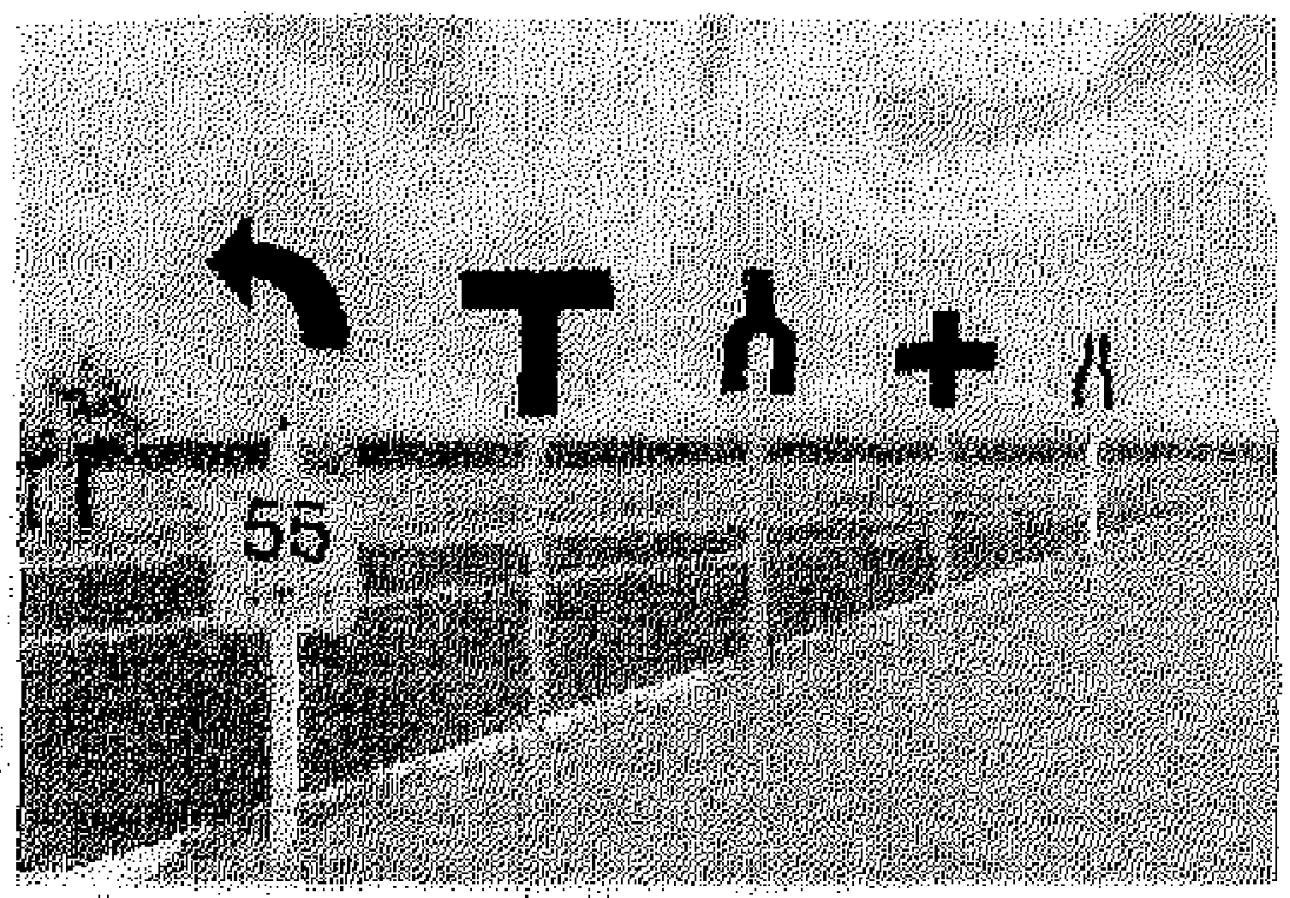
على سبيل المثال فى منطقة سرعة ٦٠ك/س تشير الابحاث إلى أن مخاطرتك لحدوث تصادم تتضاعف كلما زادت سرعتك بمقدار ٥ك/س أعلى من حد السرعة القصوى وهذا هو السبب فى أن الاسراع خطر عليك وعلى مستخدمى الطريق الآخرين والسبب فى أن شرطة المدينة تستهدف المسرعين على الطرق ،لذلك فإن الاسراع يزيد فرص حدوث تصادم لك ويزيد فرص موتك أو إصابتك إصابة خطيرة.

والإسراع يزيد أيضا فرصة أن تقتل أنت أو تصيب مستخدمى الطريق الآخرين .

تقليل مخاطرة التصادم المرتبطة بالسرعة

يمكن تحاشى حوادث التصادم المرتبطة بالسرعة إذا قمت بالسيطرة على سرعتك وإعطاء نفسك الوقت لتدقيق النظر للأمام بحثا عن مصادر الخطر ولكى تفعل شيئا ما نحو مصادر الخطر هذه يجب عمل مايلى :

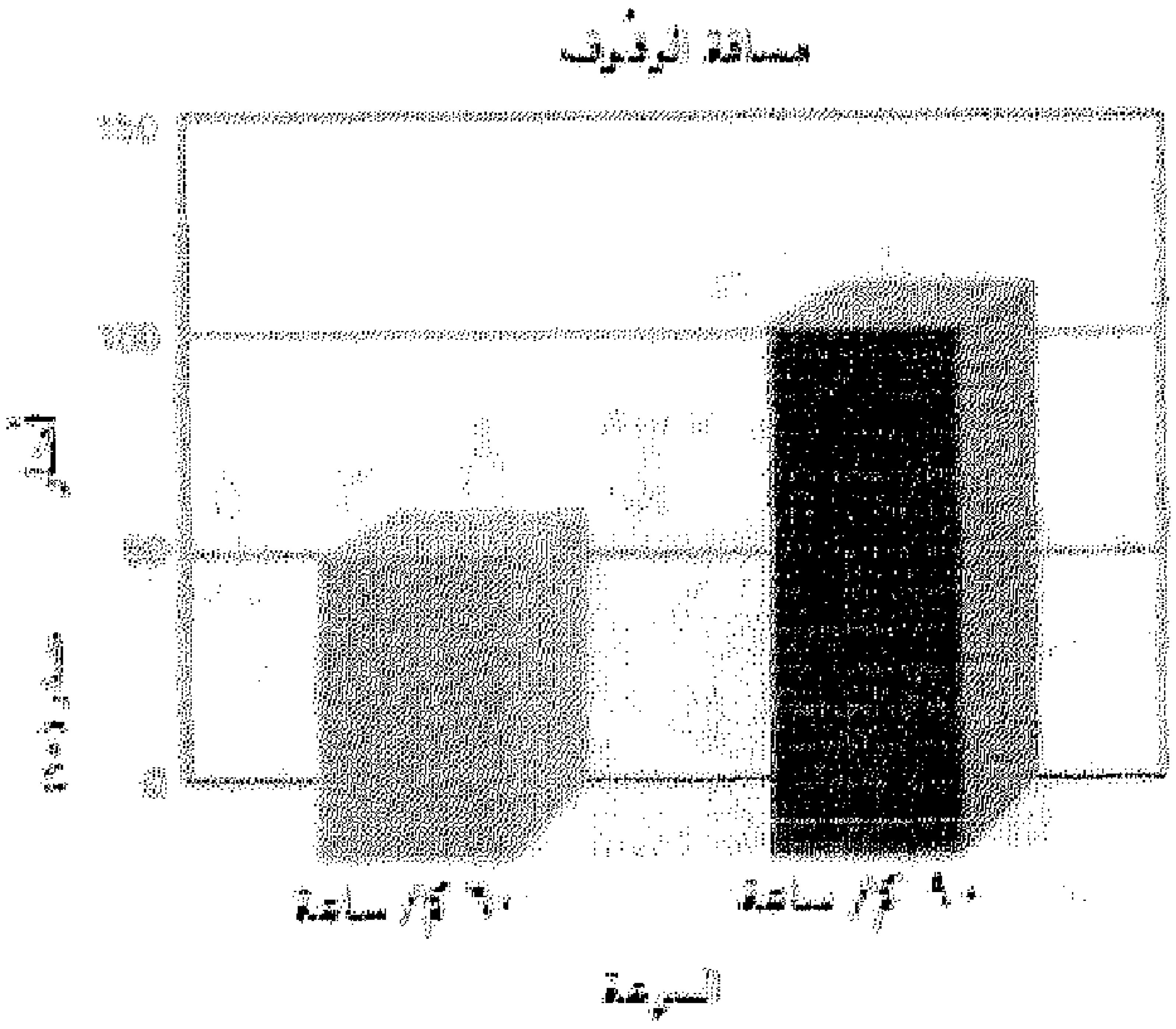
- قم بالقيادة فى نطاق الحد المسموح للسرعة .
- قم بتخفيف السرعة قبل دخول المنحنيات أو المنعطفات وفى أى منحنى قد يكون خطرا لكى تكون فى نقطة الاتزان مع درجة ميل الطريق .
- إبحث عن علامات الخطر أو التحذير منه أو مصادر الخطر الاخرى وخفف السرعة قبل الوصول اليها .
- قم بتخفيف السرعة الى الحد الموصى به عند علامات الانذار .
- إذا كان الطقس سيئا أو الرؤية رديئة ،قم بتخفيف السرعة الى الحد الذى يمكنك ان تقف فيه بسرعة إذا برز مصدر الخطر (إجعل سرعتك على قدر رؤيتك)،وعلامات الانذار مثل تلك المبينة فى الصورة وهى موضوعة لمساعدتك على إدارة سرعتك،والعلامات تنبهك الى مصادر خطر محتملة للامام ،ومع ذلك فالعلامات لن تساعدك إذا كنت أسرع من اللازم لاكتشافهم أو الاستعداد لمصدر الخطر المشار اليه .



والسيطرة على سرعتك هى مسئوليتك بالدرجة الاولى والالتزام بالحد الاقصى للسرعة وتعديل سرعتك حسب الاحوال سوف يساعد على التأكد من تحاشيك حدوث تصادم، أو دفع غرامات الاسراع ،أو خسارة ترخيصك حسب القانون .

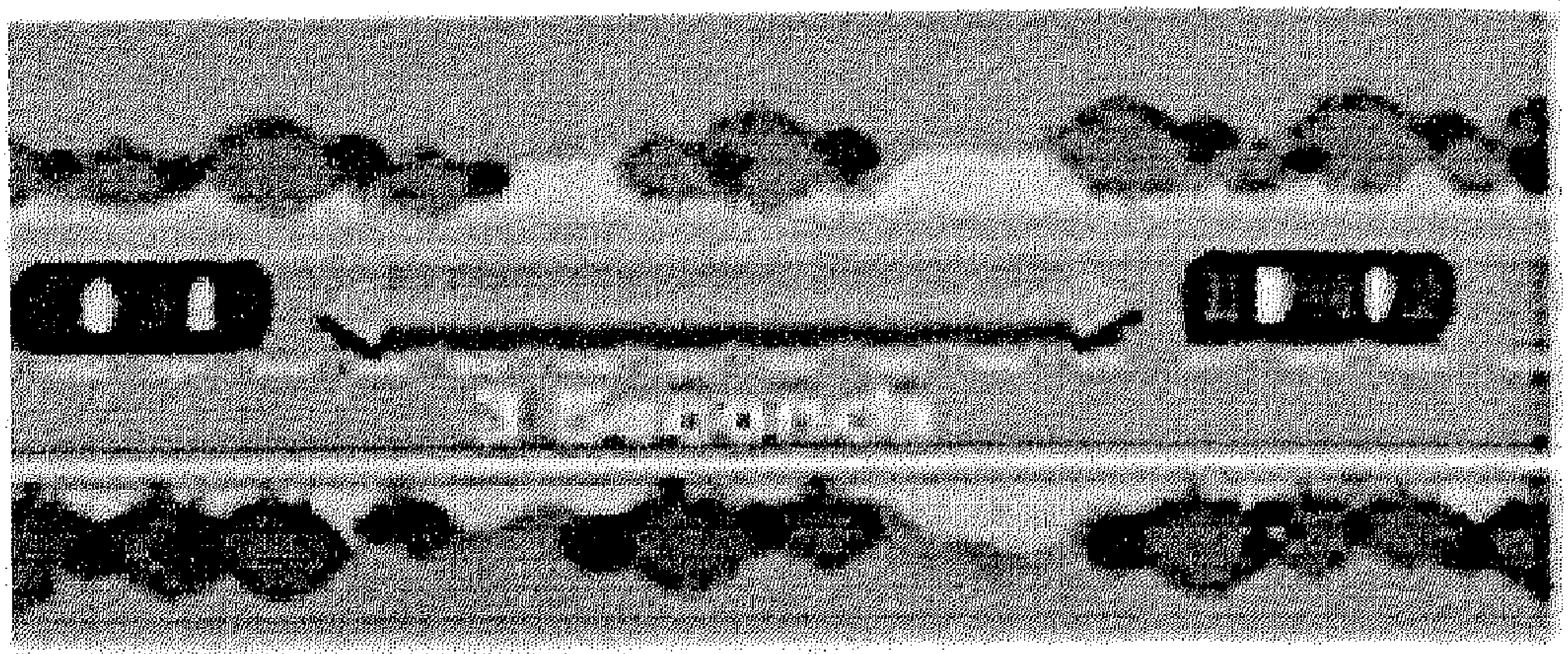
النقاط الرئيسية :السيطرة على سرعتك

١. كلما قمت بالقيادة بسرعة أكبر كلما ضاق مجال رؤيتك (مايمكنك رؤيتة بدون تحريك عينيك أو رأسك) .
٢. تذكر ان مجال الرؤيا يضيق مع السرعة ،فعند سرعة ٦٠ك/س فان مجال رؤيتك أقل من نصف المجال عندما تكون واقفا وعند سرعة ١٠٠ك/س يكو ن المجال أقل من الثلث عندما تكون واقفا .
٣. تقليل السرعة وتدقيق النظر مرات أكثر وزيادة منطقة الفراغ يمكنها أن تساعدك على تقليل مخاطرة حدوث تصادم .
٤. الاسراع يزيد فرص حدوث تصادم لك .
٥. الاسراع يزيد فرص ان تقتل أو تصاب إصابة خطيرة .
٦. الاسراع يزيد فرص قتل أو اصابة مستخدمى الطريق الاخرين بإصابات خطيرة .
٧. لتقليل مخاطرتك أطع حدود السرعة المحددة وقم بتعديل سرعتك لتلائم الاحوال .



الفصل الثالث
الاحتفاظ بمسافة إتباع آمنة

لتقليل مخاطرتك لحدوث تصادم ،يجب أن تزيد مسافة الاتباع بينك وبين المركبة التى أمامك عندما تزيد سرعتك (نقطة عدم الهروب منه) وإذا لم تفعل ذلك فقد تصطدم بمؤخرة المركبة أمامك إذا أضطرتك المركبة للوقوف بسرعة ،ويحدث ذلك كثيرا للسائقين حديثى العهد بالقيادة ،فالمسافة التى تقطعها لوقوف سيارتك تعتمد على السرعة التى تسير بها وكلما كانت سرعتك أكبر كلما زاد طول المسافة اللازمة للوقوف ،على سبيل المثال كما هو مبين فى الشكل التالى .



فأنت تحتاج إلى ضعف المسافة للوقوف من سرعة٩٠ك/س بالمقارنة مع مسافة الوقوف من سرعة ٦٠ك/س حتى فى أفضل أحوال القيادة (أى على طريق مرصوف وجاف) .

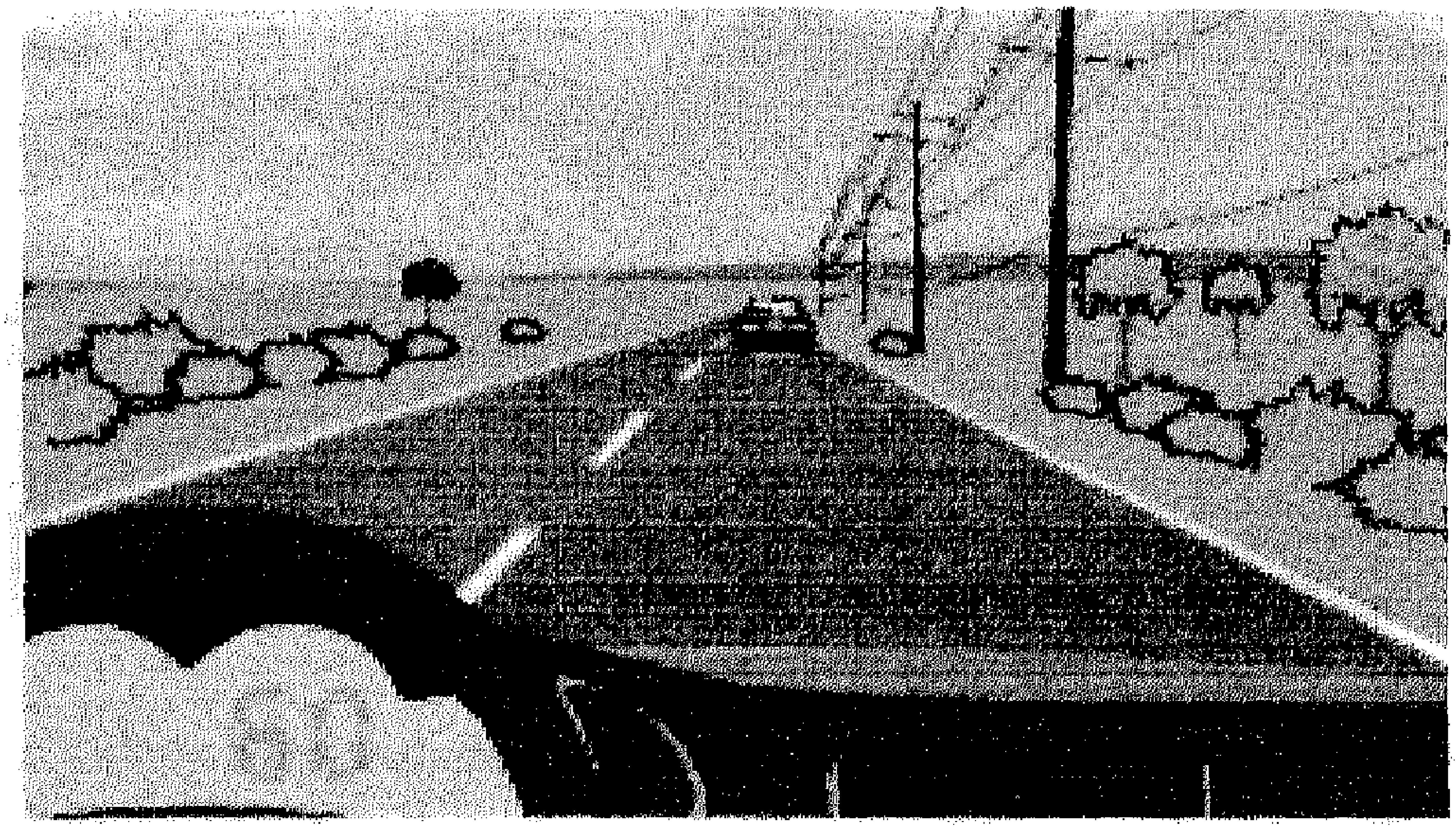
وهناك طريقة سهلة لتحاشى حوادث التصادم بالمؤخرة هى إستخدام القاعدة التالية :

قاعدة الثلاث ثوان

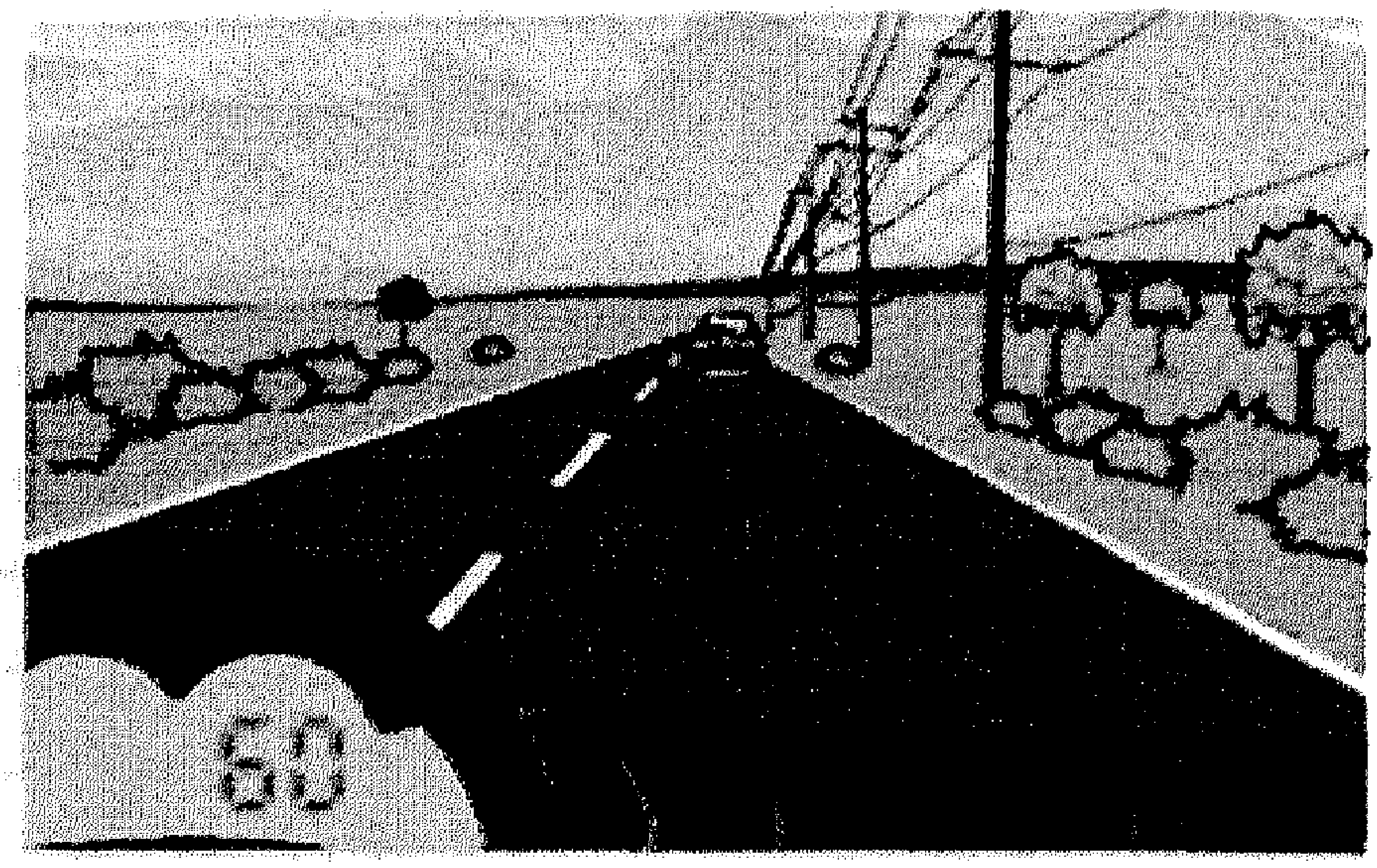
هذه القاعدة البسيطة تنطبق على أى سرعة وهى سهلة الاستخدام .لابد أنك مررت عليها من قبل وكل ماتحتاج اليه عندما تسوق هو أن تلاحظ المركبة التى أمامك عندما تمر على غرض ما على جانب الطريق مثل عامود النور أو شجرة أو علامة فى لحظة

مرورها على الغرض ،إبدا فى العد "١٠٠٣، ١٠٠٢، ١٠٠١" إذا مررت على الغرض الذى أخترته من قبل ان تقول كل الارقام ،فأنت تتبع على مسافة أقل من اللازم قم بتخفيف سرعتك وأختيار غرض آخر على جانب الطريق ثم كرر نفس الارقام لتتأكد أنك قد زدت مسافة الاتباع بمايكفى ، الشئ الجيدعن "قاعدة ثلاث ثوان" هى أنها تساعد على الاحتفاظ بمسافة أتباع آمنة على أية سرعة ،وإستخدام تلك القاعدة يعطيك مسافة إتباع أكبر كلما زادت سرعتك .

هذا هو ما قد تبدو عليه مسافة إتباع ثلاث ثوان على سرعة ٦٠ ك/س :



وبصفة عامة يجب أن تسمح بمسافة أكبر من مسافة إتباع ثلاث ثوان فى حالة المطر والضباب أو طريق مغطى بالجليد ،ويجب أيضا أن تستخدم مسافة إتباع أطول بالليل لأن الحكم على المسافات وإكتشاف مصادر الخطر أكثر صعوبة فى الظلام ، وهذا ما تبدو عليه مسافة أتباع أربع ثوان على سرعة ٦٠ك/س:



قد تبدو هذه المسافات كبيرة ،وبالذات عند مقارنتها بالفجوات التى يتركها السائقون الآخرون أمامهم ، وقد يخبرك ذلك شيئا عن السبب فى أن حوادث التصادم بالمؤخرة هو أكثر أنواع حوادث التصادم شيوعا ، ويمكنك أن تُذكر نفسك بأن الفجوة الكبيرة التى تتركها أمامك تساعد على أن تجعلك سائقا أكثر خبرة ومهارة وأكثر أمنا من الكثيرين من السائقين الآخرين .

النقاط الرئيسية :الاحتفاظ بمسافة إتباع آمنة

١. كلما أسرعت فى القيادة كلما زاد طول المسافة التى تحتاج اليها للتوقف .
٢. إستخدم قاعدة ثلاث ثوان للاحتفاظ بمسافة آمنة قم بالزيادة الى اربع ثوان أو أكثر فى الظلام أوعلى الطريق المبلل أو فى الضباب أو الطريق المغطى بالجليد .
٣. قم بتدقيق النظر بعيدا للامام وأنظر خلال نوافذ المركبات أمامك بحثا عن أضواء الكوابح من سيارتين أو ثلاث أو أكثر أمامك .

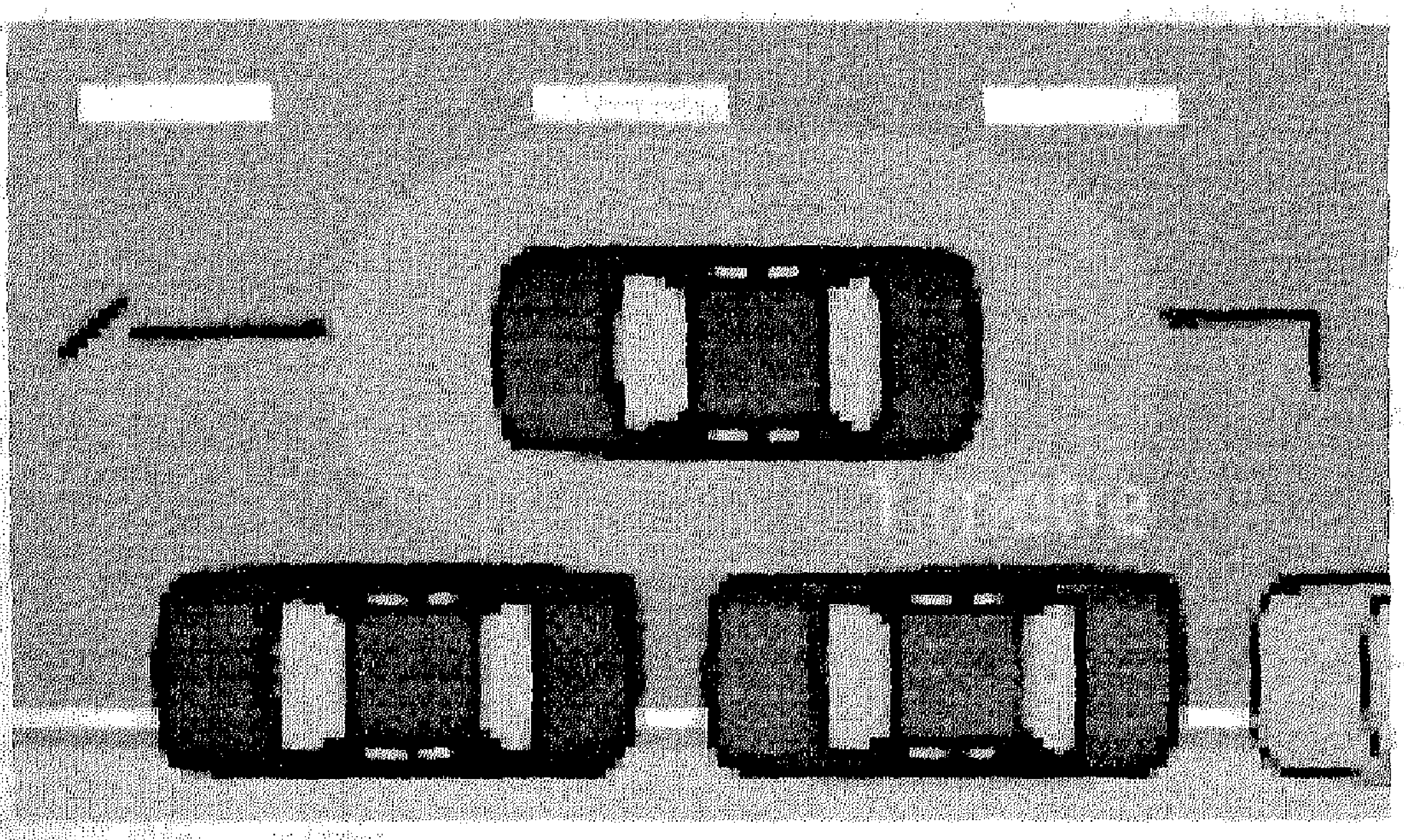
الاحتفاظ بمسافة آمنة على الجانب ومن الخلف

الاحتفاظ "بمنطقة فراغ" حول سيارتك يساعد على الاحتفاظ بمسافة آمنة بينك وبين مستخدمى الطريق الآخرين على يمينك ويسارك وخلفك .

وهذاالفراغ يعطيك بعض الحيز للحركة إذا إضطررت للكبح (الفرملة) أو تغيير الاتجاه ،وهذا قد يكون كافيا لتحاشى حدوث تصادم فى حالة وجود مصدر خطر .

"منطقة فراغ" لليمين واليسار

حاول الاحتفاظ بمسافة متر واحد على الاقل بين سيارتك وبين السيارات الاخرى المتحركة أو المصفوفة وهذا هام وبالذات عند القيادة بجوار سيارات مصفوفة حيث قد يفتح شخص ما باب سيارة أمامك،وهو أيضا هام عند المرور على أو تخطى مركبات أخرى وعندما تمر عليك مركبات أخرى من الاتجاه المعاكس فى الطرق الضيقة.

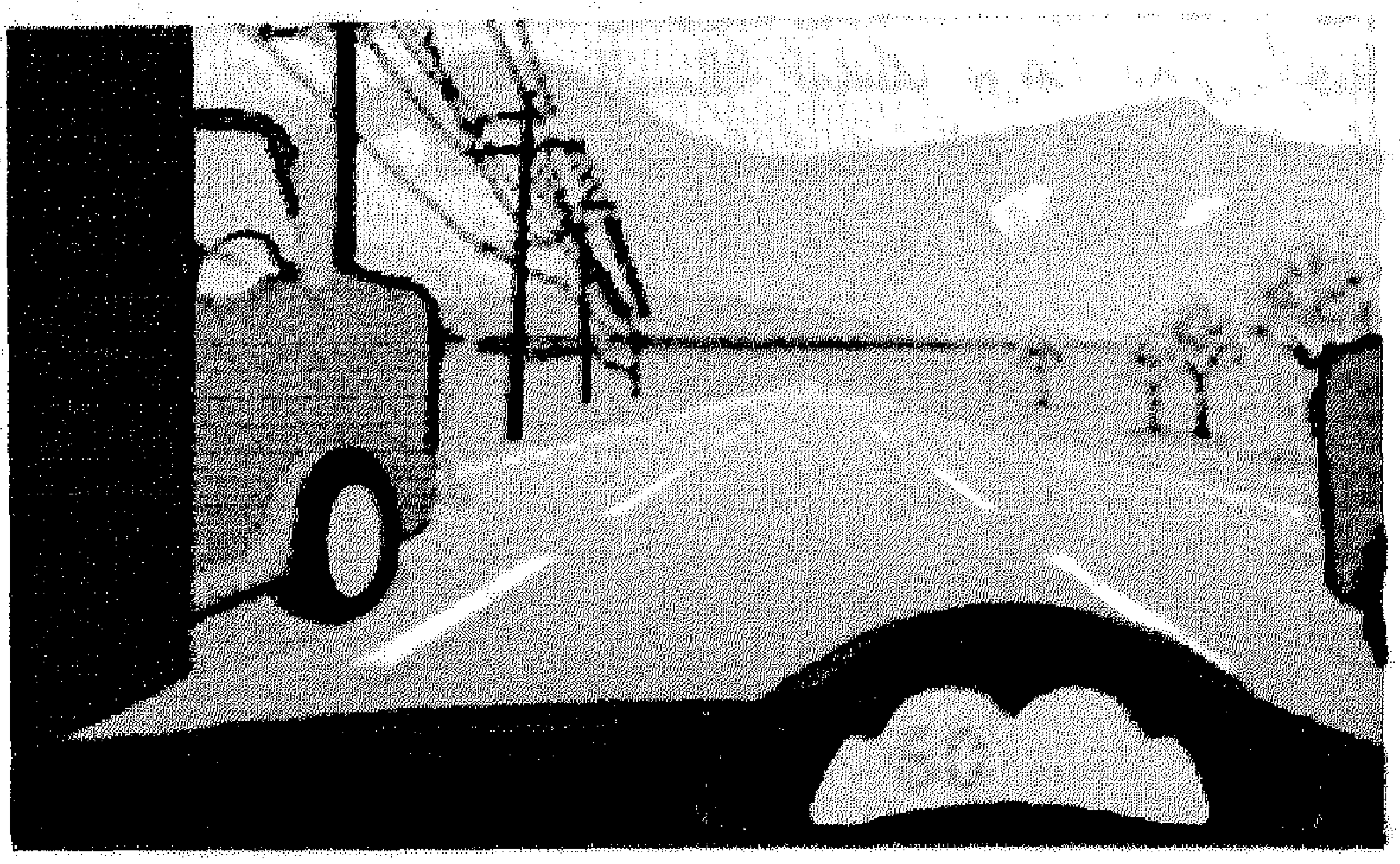


كما أن وجود منطقة فراغ على يمين أو يسار سيارتك يجعل الطريق أكثر أمنا لمستخدمى الطريق المعرضين للخطر ،على

سبيل المثال فإن منطقة الفراغ تسمح لراكبى الدراجات الهوائية بمزيد من الحيز للحركة وتقلل فرص التصادم بهم .

السير بجوار مركبات أخرى

على الطريق متعدد المسارات يجب عليك محاولة عدم السير مع مركبة على يمينك أو يسارك كما يظهر فى الصورة السفلى .



حيث ليس لك متسع لتتحرك لليمين أو اليسار فى حالة ظهور مصدر خطر أمامك ، حاول الاحتفاظ ببعض الفراغ فى المسار المجاور لك بحيث تكون لديك فرصة للقيادة حول مصدر خطر بدلا من أن تضطر للكبح (الفرملة) بشدة لتلافى الاصطدام بمصدر الخطر كما يظهر فى الصورة أعلاه،فإن القيادة بين مركبتن وبالذات الشاحنات قد يعوق رؤيتك أيضا وقد يمنعك من رؤية مصدر خطر على اليمين أو اليسارحتى يفوت الوقت (مثلا سيارة تدخل من طريق جانبى) وفى الطرق متعددة المسارات أو الطرق السريعة عندما تكون حركة المرورمزدحمة سيكون من الصعب تحاشى السير بجوار مركبات أخرى ،لحسن الحظ فإن حركة المرور تكون أبطأ عادة فى تلك الظروف ،وبالتالى فإن الكبح

(الفرملة) يكون غالبا أسهل وأقل خطرا عما هو علية فى السرعات العالية .

الاحتفاظ بمسافة آمنة من الخلف

الاحتفاظ "بمنطقة فراغ " خلفك أمر صعب حيث أن السائق الاخر هو الذى يملك معظم السيطرة على المسافة بين مركبتك ومركبتة،إذا كانت المركبة خلفك تتبعك بمسافة أقل من اللازم ، خفف سرعتك قليلا لتزيد المسافة أمامك ،وهذا يعنى أنه إذا لاحظت مصدر خطر أمامك واحتجت إلى الكبح (الفرملة) ،سيمكنك أن تفعل ذلك تدريجيا وسيكون للمركبة خلفك وقتا أطول للوقوف ،وفى حين أن من يتبعونك عن قرب يسببون المضايقة،فانت لاترغب أن يصطدم أحدهم فى سيارتك طالما كان فى استطاعتك أن تمنع ذلك .

النقاط الرئيسية : الاحتفاظ بمسافة آمنة على الجوانب ومن الخلف

١. حاول الاحتفاظ "بمنطقة فراغ"مقدارها متر على الاقل بينك وبين المركبات الاخرى على يمينك ويسارك

٢. تجنب السير بجوار مركبات أخرى إذا أستطعت وبالذات المركبات الكبيرة مثل الشاحنات والحافلات.

٣. أعط المشاة وراكبى الدراجات الهوائية والآلية متسعا كبيرا .

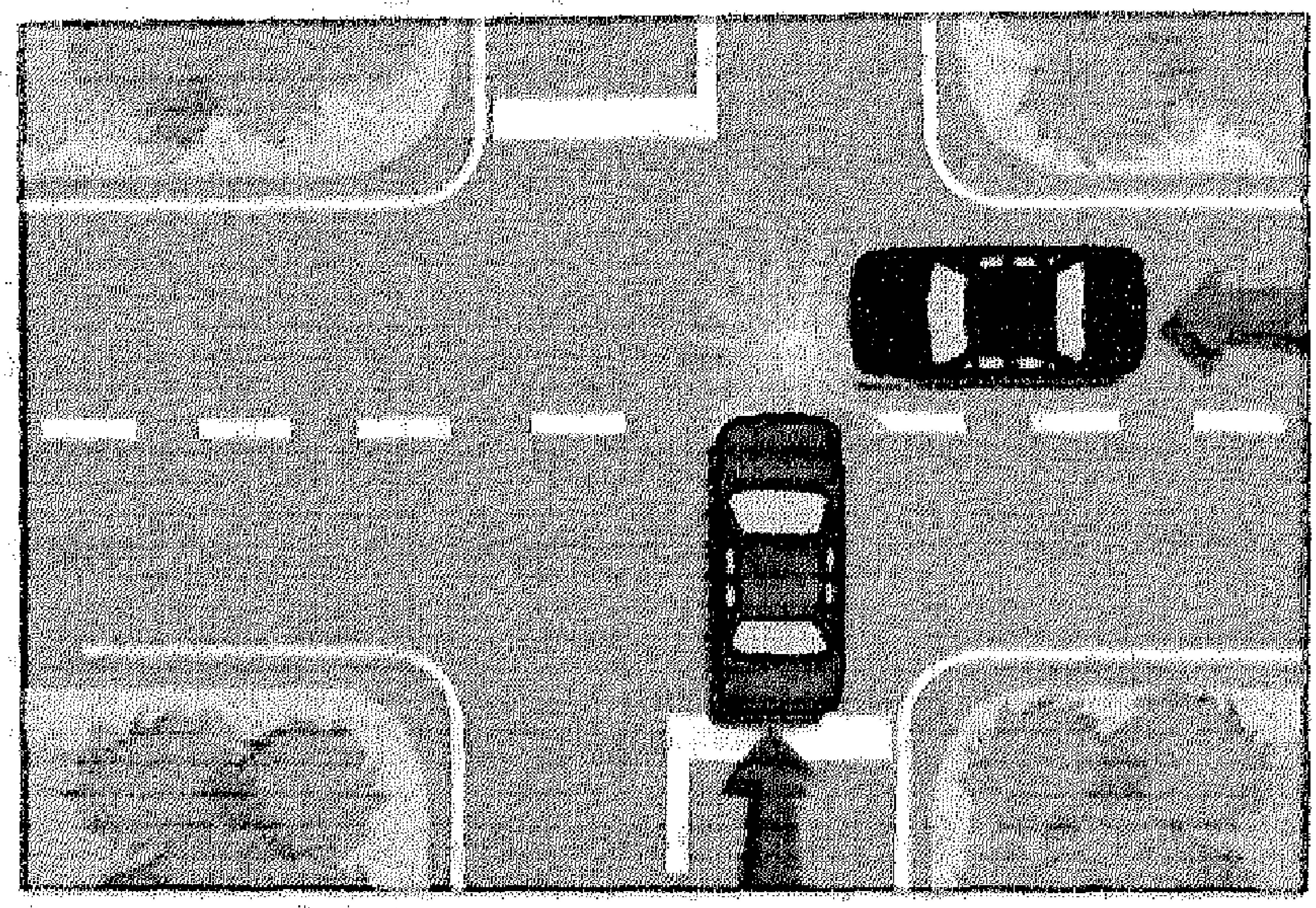
٤. من الصعب الاحتفاظ "بمنطقة فراغ " خلف مركبتك حيث أن السائق الآخر هو الذى يتحكم فى المسافة .

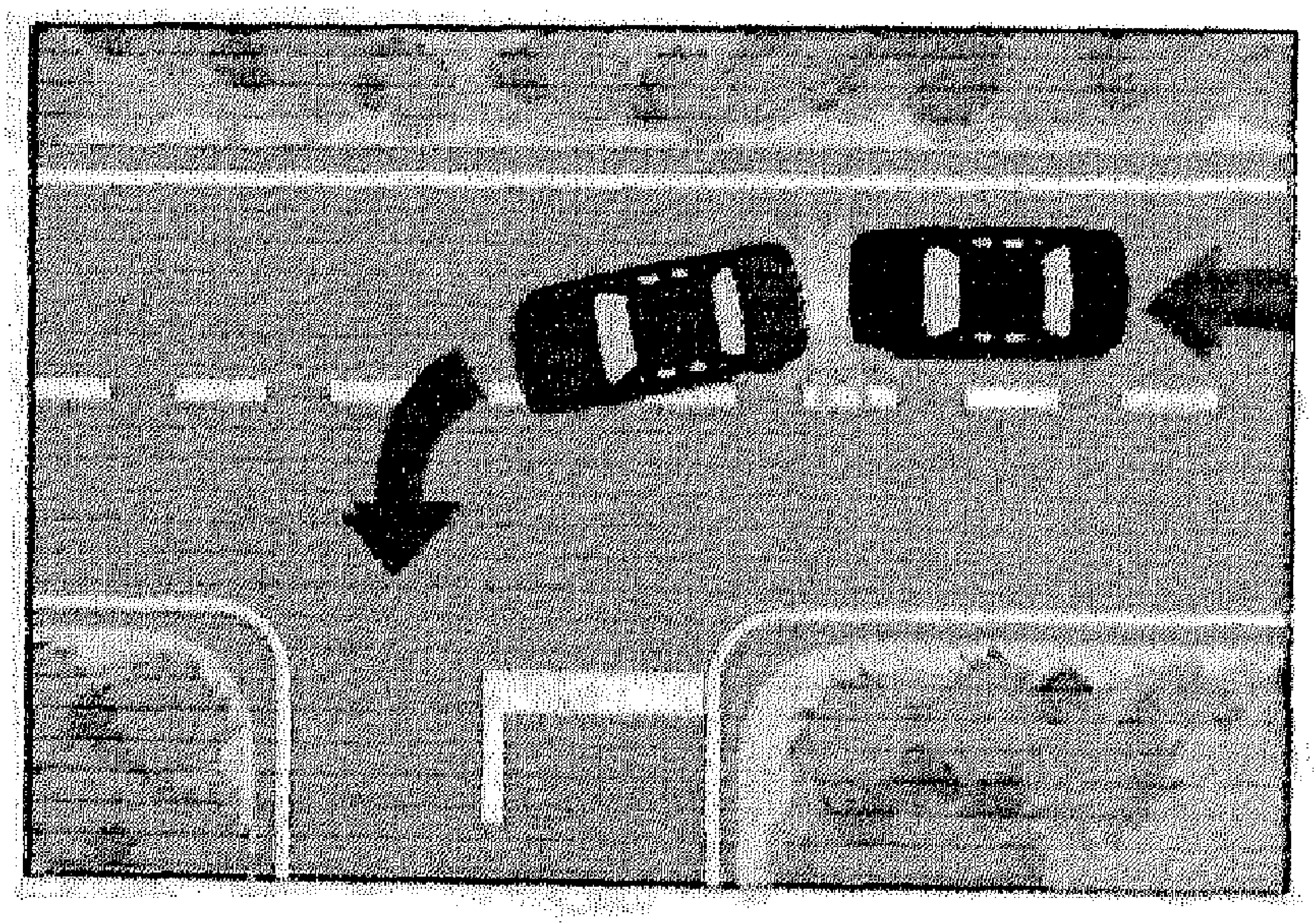
٥. إذا كانت المركبة أمامك تسير أقرب من اللازم ،خفف السرعة قليلا لتزيد "منطقة الفراغ" أمام مركبتك

الفصل الخامس
إختيار الفجوات الآمنة

ماهى الفجوة الآمنة ؟

الفجوة الآمنة هى التى تسمح لك أن تدور ،أو تتخطى أوتعبر تقاطعا بدون الدخول فى تصادم أو تعريض مستخدمى الطريق الآخرين للخطر ،





وهذا يعنى أن مستخدمى الطريق لن يحتاجوا إلى اتخاذ إجراء احترازى لتحاشى مركبتك ،وعلى سبيل المثال إذا كنت تدور لليسار من شارع جانبى إلى طريق رئيسى وتضطر حركة المرور على الطريق الرئيسى إلى إستخدام الكوابح (الفرامل) بشدة أو تغيير المسارات لتحاشى التصادم معك ،فإن الفجوة لاتكون آمنة إذا لم تكن الفجوة كبيرة بالقدر اللازم، فلن يكون الامر آمنا ويجب عليك ألاتستمر ،تذكر أن الادراك الجيد لمصادر الخطر إنما هو معرفة متى تقف ومتى تسير لذا فمن المهم أن تتعرف على الفجوات الآمنة وغير الآمنة فى حركة المرور .

أهمية اختيار افجوة الآمنة

اختيار الفجوات الآمنة فى المرور عند الدوران أوعند عبور حركة المرور أوتغيير المسارات هو من المهارات الرئيسية لإدراك مصادر الخطر لجميع السائقين وخصوصا السائقين حديثى العهد بالقيادة حيث يختار السائق فجوة اقل من اللازم ويصطدم مع مركبات اخرى وبالذات عند التقاطعات .

النقاط الرئيسية :إختيار فجوات آمنة

١ . تكون الفجوة آمنة عندما يستطيع أن تدور ،او تتخطى او تغيير المسار ،او تعبر تقاطعا :-

- بدون الدخول في تصادم .
- بدون تعريض مستخدمى الطريق الاخرين للخطر .
- بدون أن يضطر مستخدموا الطريق الاخرين الى اتخاذ إجراء لتحاشى مركبتك .

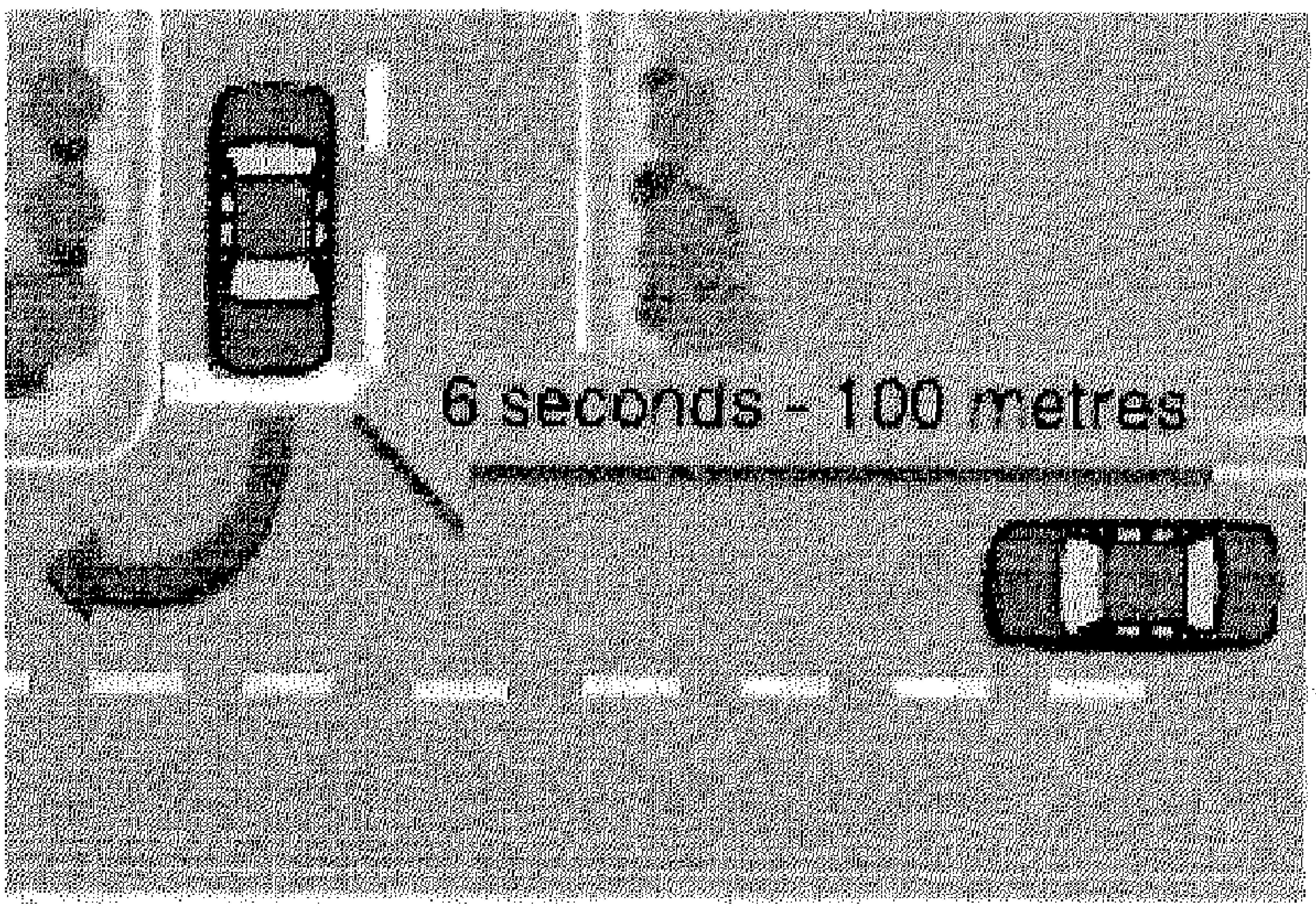
٢ - إذا لم تكن الفجوة كبيرة بالقدر الكافى ،لاتستمر وإنتظر حتى يكون الموقف آمنا.

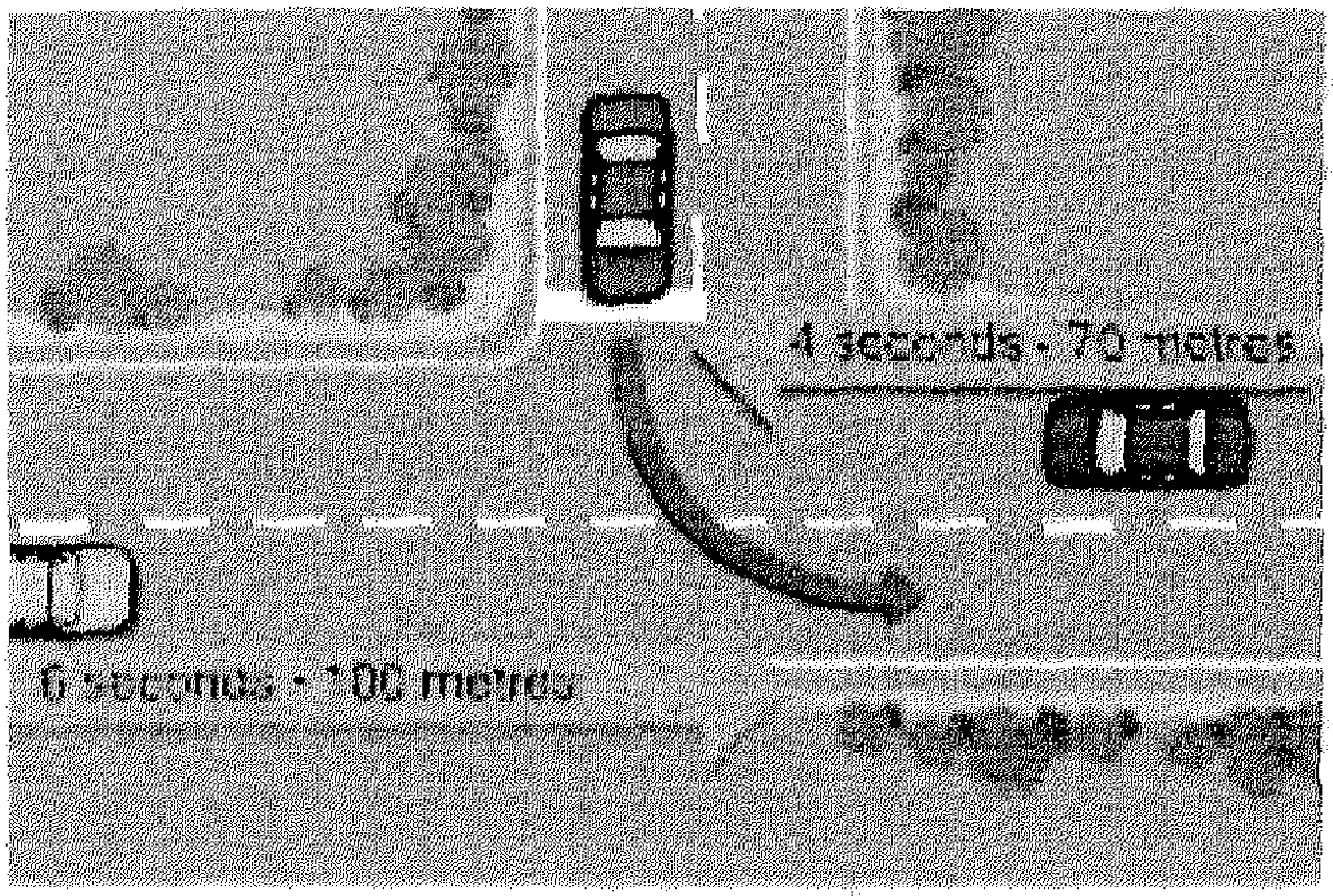
إختيار فجوات آمنة عند الدوران .

غالبا ما يكون صعبا وبالذات عندما تكون حركة المرور ومستخدمى الطريق الاخرين مثل المشاة امامك وعلى اليسار

واليمين،ومع ذلك ،فإن المهارة الرئيسية لإدراك مصادر الخطر هى اختيار فجوة كبيرة بالقدر الكافى لاتمام الدوران بأمان . وعلى سبيل المثال إذا كنت تدور لليسار فى منطقة سرعة ٦٠ك/س فسوف تحتاج الى فجوة حوالى ست ثوانى بين سيارتك وبين المركبات القادمة من اليمين وهذا يفرض ان المرور يسير بسرعة ٦٠ك/س وقد يكون فى الواقع أسرع تذكر فجوة ست ثوانى تعنى أنة يمكنك أن تعد من "١٠٠١" الى "١٠٠٦" قبل أن تصل مركبتك من اليمين بمحاذاة سيارتك،وأنت تحتاج طبعا الى تقدير كيف تبدوهذه المسافة حيث أنك لاتستطيع استخدام وسيلة العد هذه لانك تقوم بالدوران لليسار .

أذا كنت تدور لليمين فى منطقة سرعة ٦٠ك/س فسوف تحتاج على الاقل الى فجوة آربع ثوان بين سيارتك وبين المركبات المقتربة من اليمين ،ولكن تحتاج على الاقل الى فجوة ست ثوان من اليسار وهذا بفرض أن المرور يسير بسرعة ٦٠ك/س وقد يكون فى الواقع أسرع وأنه ليس هناك حركة فى الاتجاه المعاكس .





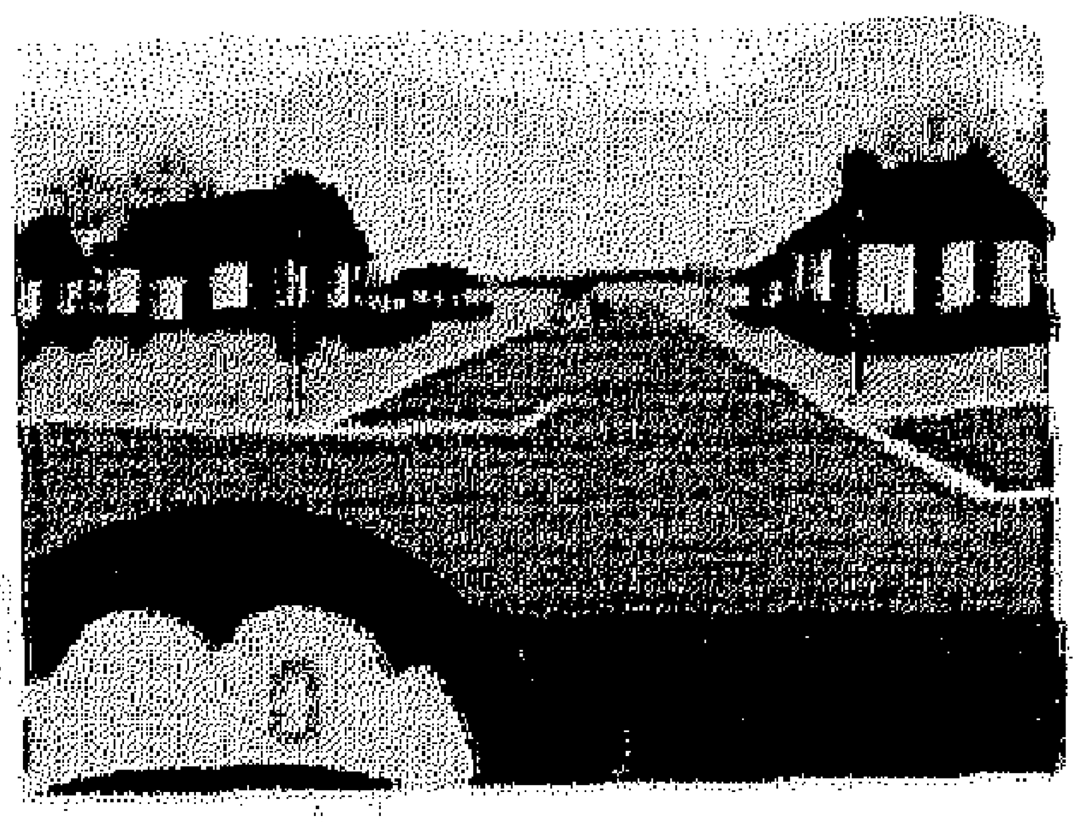
الدوران لليمين عند أضواء المرور

الدوران لليمين عند أضواء المرور أسهل منه فى تقاطع بدون وسائل تحكم (أى تقاطع بدون علامات وقوف" stop" أو علامات أولوية الطريق "give way").

وإذا كنت تدور لليمين عند أضواء مرور فى منطقة سرعة ٦٠ك/س فسوف تحتاج الى فجوة أربع ثوان بين سيارتك وبين المركبات المقتربة، ومرة أخرى هذا بفرض أن المرور يسير بسرعة ٦٠ك/س وقد يكون فى الواقع أسرع.

الدوران لليمين عند تقاطع

عند الدوران لليمين عند تقاطع (أى تقاطع بأربعة إتجاهات) مع حركة مرور قادمة وحركة مرور من اليمين واليسار ،ستكون مهمتك أصعب ،وسوف تحتاج الى النظر فى ثلاث إتجاهات لكى تحكم على فجوة آمنة للامام واليمين واليسار ومن المحتمل أيضا أنك ستواجه علامات وقوف "stop" أوعلامات أعط أولوية الطريق "give way" .



سوف تحتاج فى هذا الموقف الى فجوة اربع ثوان على الاقل لليمين ،وفجوة ست ثوان على الاقل لليسار ،وفجوة أربع ثوان على الاقل للامام .

الدوران على شكل حرف U.

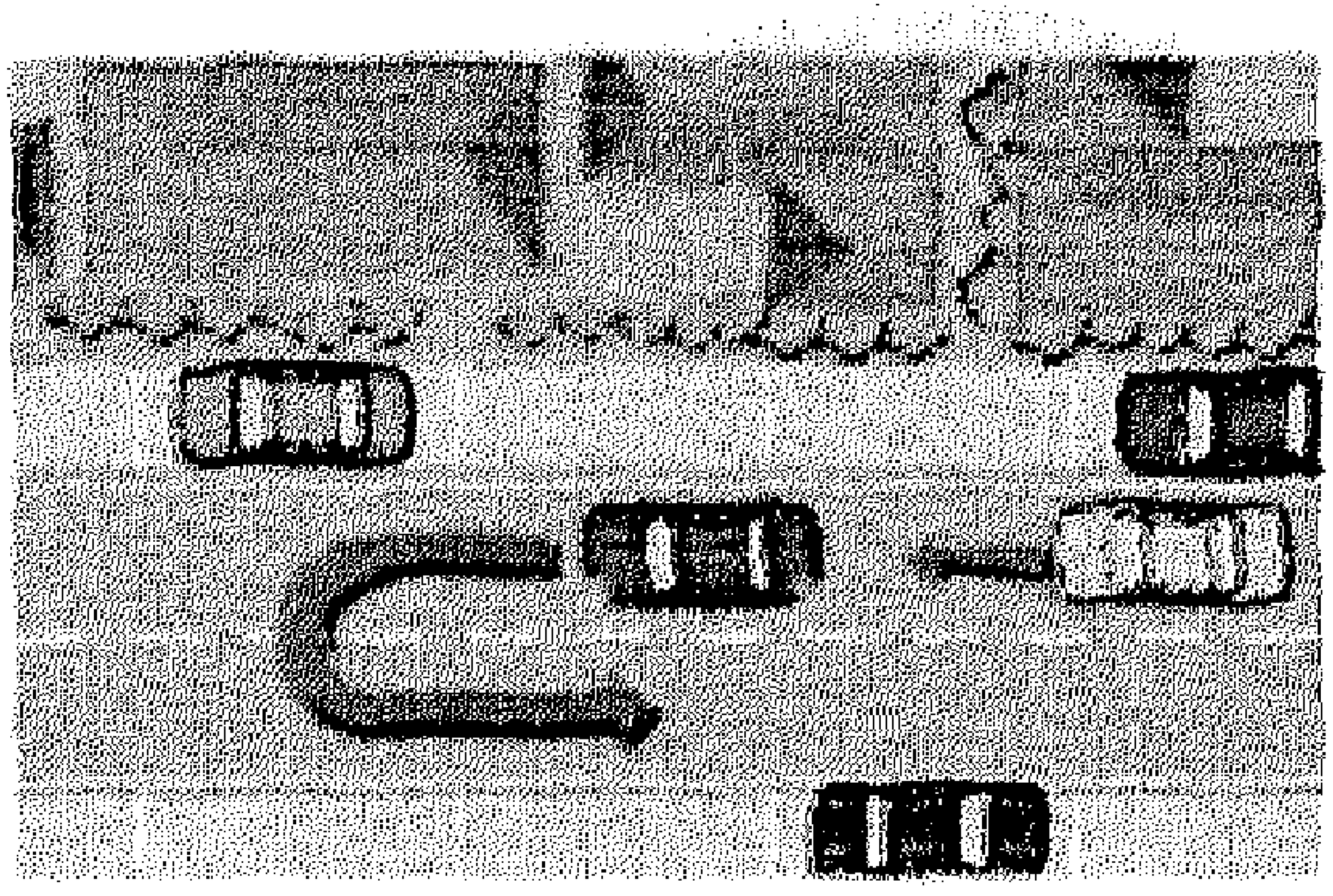
الدوران على شكل حرف U أكثر تعقيدا من الدوران لليمين حيث انك ستحتاج الى مراقبة حركة المرور القادمة من خلفك والقادمة من أمامك.

الدوران على شكل حرف U صعب ومحتمل الخطورة ،وبالذات على الطرق المزدحمة والعالية السرعة ،وفى كل سنة أكثر من ٨٠٠حادثة تصادم مرتبطة بالدوران على شكل حرف U يتم ابلاغها للشرطة، ويجب تحاشي ذلك الدوران مالم يكن لديك أى خيار أخر ،وأحد البدائل هو أن تقوم بالدوران لليمين فى شارع جانبى ،ثم تقوم بالدوران على ثلاث خطوات حيث يكون الموقف أكثر هدوءا وأمانا فى الشارع الجانبي،ثم تدور لليسار مرة أخرى فى الطريق الذى جئت منه .

ولايوجد مبرر للخجل فى أن تفعل ذلك ،فحتى السائقين ذوى الخبرة العالية يفعلون ذلك طوال الوقت .

النقاط الرئيسية :الفجوات الآمنة والدوران

١ـ عند الدوران لليسار فى منطقة سرعة ٦٠ك/س فانت تحتاج الى فجوة ست ثوان (حوالى ١٠٠متر) بين سيارتك وبين المكبات القادمة من اليمين .



٢ـ عند الدوران لليمين فى منطقة سرعة ٦٠ ك/س فأنت تحتاج على الاقلالى الفجوات التالية:ـ

ـ اربع ثوان لليمين (حوالى ٧٠ متر).

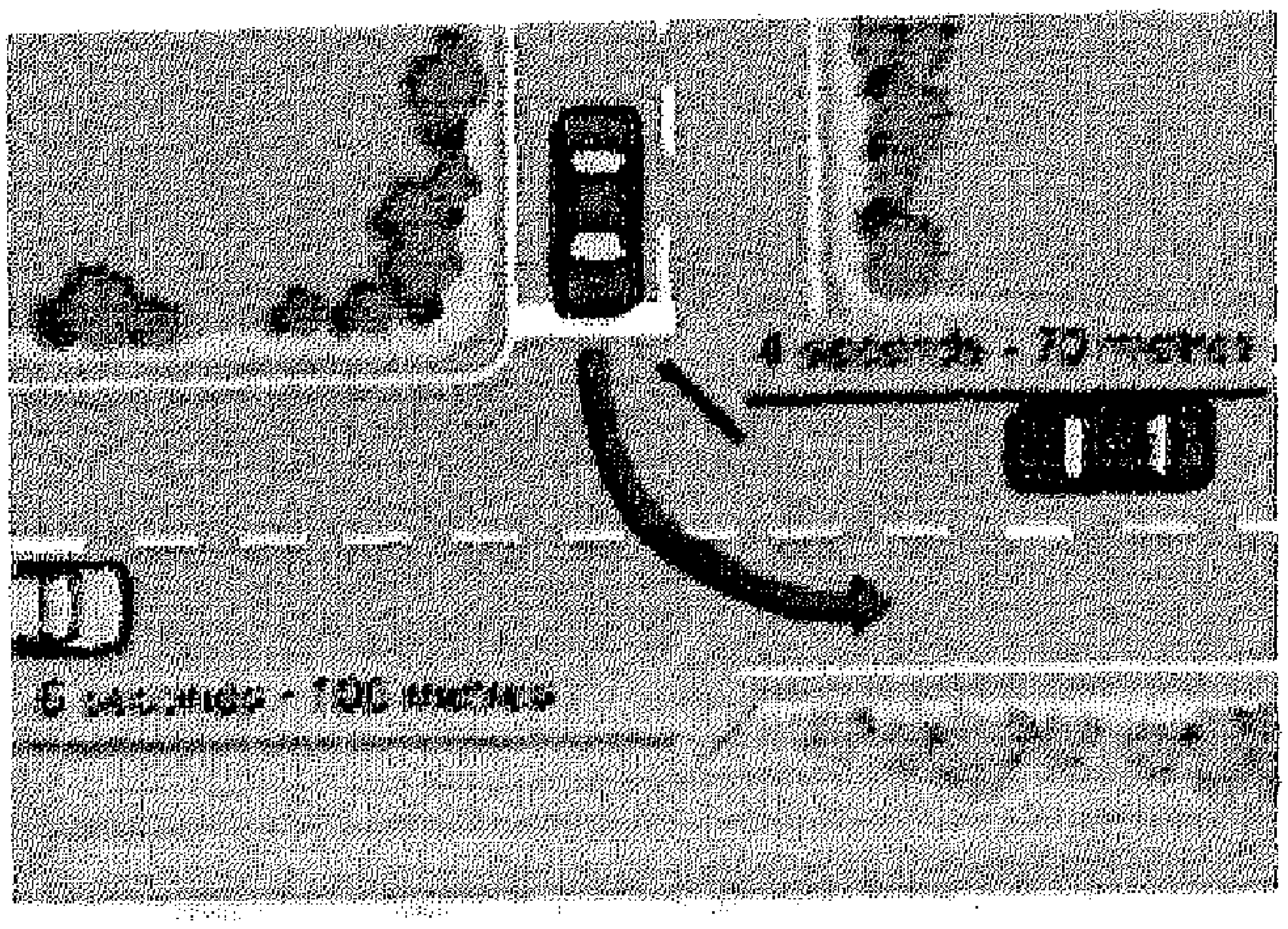
ـ ست ثوان لليسار (حوالى ١٠٠متر) .

ـ أربع ثوان للامام (حوالى ٧٠ متر) ,وذلك عندما تكون هناك حركة مرور قادمة .

٣ـ تجنب الدوران على شكل حرف U مالم يكن لديك أى خيار أخر ٤ـ أذا لم تكن الفجوة كبيرة بالقدر اللازم ،لاتستمر وإنتظر حتى يصبح الموقف آمنا .

اختيار فجوات آمنة عند عبور التقاطعات

عبور التقاطعات قد يكون بنفس التعقيد مثل الدوران لليمين ، أنت تحتاج الى مراقبة حركة المرور المقتربة من اليمين واليسار وأن تحترس من حركة المرور القادمة من الاتجاه المضاد والتى قد تدور لليمين وسوف تواجه غالبا علامة وقوف"stop" أو علامة أعط أولوية الطريق "give way" كما هو مبين فى الصورة



وهذا يعنى أن المهمة قد تتطلب الكثير وبالذات عندما يكون الطريق الذى تعبرة مزدحما وحركة المرور تسير بسرعة .

يستغرق الامر ثلاث ثوان على الاقل من وضع الوقوف لكى تعبر تقاطعا نمطيا على طريق ذى أتجاهين ،وهذا يعنى آنك تحتاج الى فجوة ثلاث ثوان على الاقل بين سيارتك وبين المركبات القادمة من اليمين،وسوف تحتاج أيضا الى فجوة أكبر أربع ثوان على الاقل لحركة المرور على يسارك لكى تسمح لك لعبور التقاطع بامان وبدون أن تسبب حركة المرور العابرة أن تكبح (فرملة) أو تنحرف لتحاشى سيارتك وجميع هذه الفجوات مبينة فىالرسم السابق .

وقد تحتاج لوقت أقل لعبور التقاطع إذا كانت سيارتك تتحرك فعلا ،وقد يكون ذلك هو الحال عندما تقترب من علامة أعط أولوية "give way" عند تقاطع ويمكنك مواصلة السير بدون توقف.

ومع ذلك فعليك إلتزام الحذر ،ومن الصعب أن تحكم على سرعتك وسرعة حركة المرور الاخرى من اليمين أو اليسار وأذا كنت فى شك قف أعبر التقاطع عندما تكون واثقا أن الفجوة كبيرة بالقدر الكافى .

النقاط الرئيسية :الفجوات الآمنةعند عبور التقاطعات

١ ـ عند عبور تقاطع نمطى فى منطقة سرعة ٦٠ك/س فأنت تحتاج على الاقل الى الفجوات التالية :-

ـ ثلاث ثوان لليمين (حوالى ٥٠ متر) .

ـ أربع ثوان (حوالى ٧٠متر) .

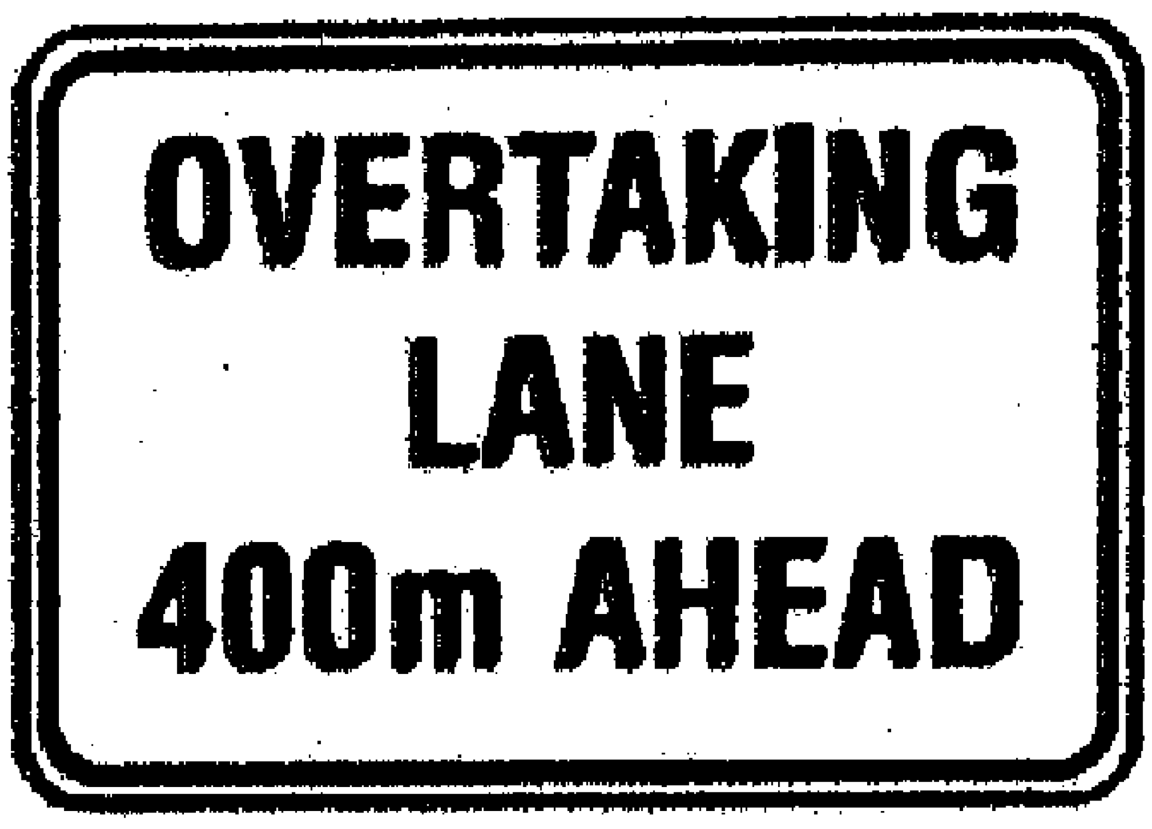
٢ ـ إذا لم تكن الفجوة كبيرة بالقدر اللازم لاتستمر وأنتظر حتى يصبح الموقف آمن.

اختيار فجوات آمنة عند التخطى

تخطى مركبات اخرى هو مصدر خطر إذا أسأت الحكم على الفجوات التى تحتاجها للتخطى بأمان فقد تصطدم رأسا مع مركبة قادمة فى الاتجاه المضاد وحوادث التصادم بالمواجهه تكون عادتا فى منتهى الخطورة حيث ان سرعة سيارتك تضاف الى سرعة السيارة الاخرى وعلى سبيل المثال تصادم بالمواجهه حيث تكون كلا السيارتين تسيران على سرعة ٥٠ك/س فقط ينتج عنها سرعة تصادم تساوى ١٠٠ك/س وهى ماتساوى الاصطدام بغرض ثابت على سرعة ١٠٠ك/س .

وتحدث حوالى ١٧%من جميع حوادث التصادم المرتبطة بين مركبات تسير فى أتجاهات مضادة وهذا يبين أن الحكم على الفجوات الامنة فى حركة المرور القادمة هى دائما أمر مهم للسائقين لذا فأن وجود فراغ كافى مهم جدا فى عملية التخطى ، وأختيار فجوات آمنة للتخطى هو من المهارات الرئيسية لادراك مصادر الخطر وفى معظم الوقت يتم التخطى للاحتفاظ بسرعتك المختارة ومع ذلك فأنت تحتاج احيانا الى ان تتخطى أو تمر على مركبات واقفة أو متعطلة .

وفى هذه المواقف يجب عليك التأكد من أنك تختار فجوة كبيرة بالقدر الكافى لحركة المرور القادمة وتذكر أنه لايجب أن تتعدى الحد الاقصى للسرعة عند التخطى .



مسار للتخطي ٤٠٠ متر للأمام

وفى الطرق الداخلية والريفية فغالبا ماتوجد مسارات للتخطى على فترات منتظمة لتسمح لك بالتخطى بأمان ،وهذا يتم الاعلان عنها قبلها بوقت كاف بإستخدام علامات مثل العلامة العليا ،وينصح بالالتزام الكامل بإستخدام هذه المسارات لتتعدى حركة المرور البطيئة كلما أمكن ذلك حيث أنة هو الاكثر أمانا ويجنب التصادم بالمواجهه وليس هناك اى حرج فى الانتظار لمسافة كيلومتر أو اثنين قبل تخطى مركبة اخرى .

النقاط الرئيسية: فجوات آمنة عند التخطى

١ ـ التخطى الأمن أمر صعب وإذا لم يبدو آمنا أو لم تشعر بالامان فلا تفعلة وأنتظر حتى يكون ذلك آمنا .

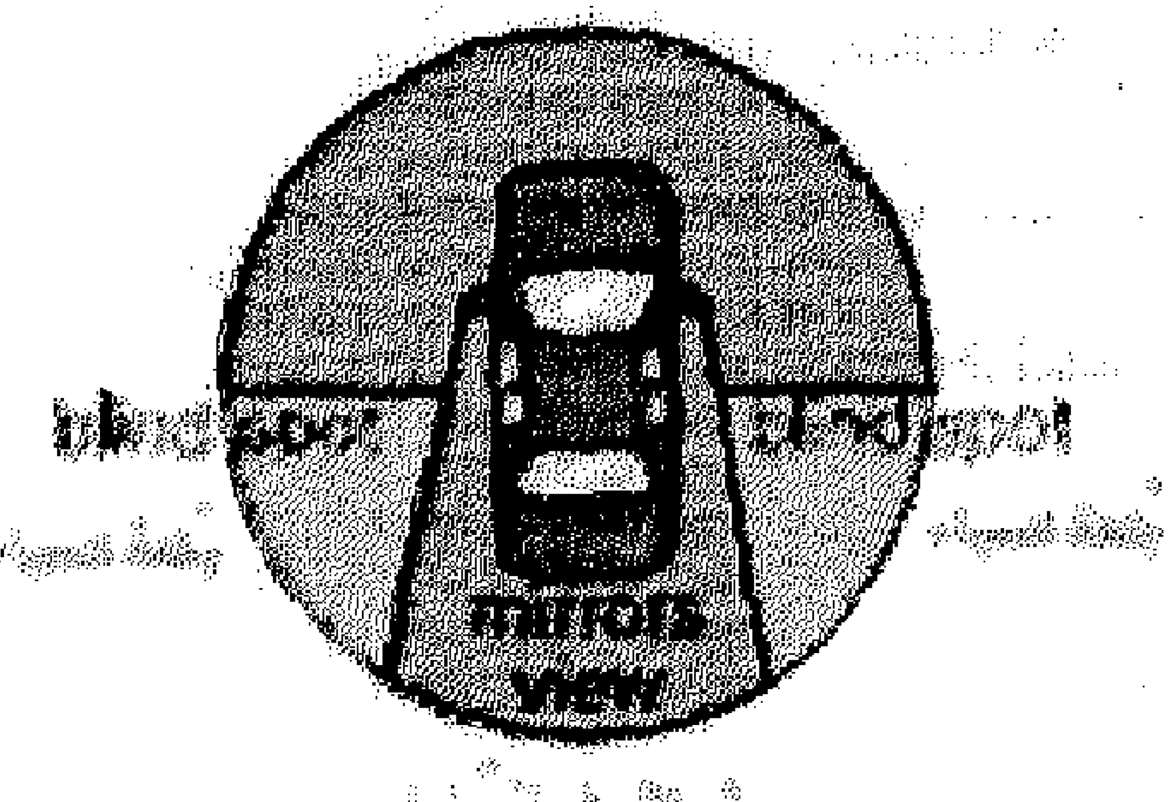
٢ ـ إستخدم مسارات التخطى على الطرق الريفية والطرق السريعة لتتخطى بامان .

الفصل السادس

تدقيق النظر بحثا عن مصادر الخطر

تدقيق النظر يعنى الاحاطة بالمنظر بأكملة٣٦٠ درجة حول سيارتك وهو مهارة رئيسية من مهارات إدراك مصدر الخطر التى يحتاج السائقون من جميع مستويات الخبرة الى إستخدامها لتحاشى حدوث تصادم وانت تحتاج الى تدقيق النظر باستمرار ،بحثا عن مصادر الخطر عندما تسوق ،وتدقيق النظر الفعال يعنى إستمرار تحريك عينيك أو عينيك ورأسك أثناء القيادة لتستطيع إكتشاف مصادر الخطر التى قد تحدث أمام وعلى جانبى مركبتك ومن خلفها ،وأنت الآن فى الاغلب أفضل فى تدقيق النظر عماكنت عليه فى أول الامر

كيف تدقق النظر بحثا عن مصادر الخطر أثناء القيادة



لكي تقوم بالتدقيق بفاعلية فسوف تحتاج الى تحريك عينيك ،أو رأسك أو ربما الجزء الاعلى من جسمك لتحصل على رؤية جيدة لما يحدث حول سيارتك من جميع الجهات والصورة السابقة تبين أنك تحتاج الى رؤية المنظر على مدى ٣٦٠ درجة (دائرة كاملة).
وهذا يعني أنك تحتاج أن تنظر من خلال الزجاج الامامي والنوافذ الجانبية لترى مايحدث أمامك وعلى الجانبين ،وتحتاج أيضا الى استخدام مراياك لترى ماذا يحدث خلفك ،ولكن مراياك لاتغطى المنظر كلة من خلفك سيكون هناك دائما "بقع عمياء" مناطق لاتغطيها مراياك ولتغطية البقع العمياء تحتاج الى إدارة رأسك والنظر خارج النوافذ الجانبية.
وكما قد تكون لاحظت الآن سوف تختلف البقع العمياء في كل مركبة سوف تقوم بقيادتها ، والتحقق من البقع العمياء بالرأس يصبح حيويا عندما تريد الوقوف على جانب ، أو تغيير المسار أو السير للخلف . والتحقق بالراس (حيث تنظر فوق كتفك) مبين في الصورة على اليمين.
مراجعة روتين تدقيق النظر
السائقون ذو الخبرة يقومون بإستمرار بتدقيق النظر بحثا عن مصادر الخطر ، وهم يفعلون ذلك بصفة الية والأن لابد أنك قد قمت بتنمية روتين جيد لتدقيق النظر .

أنظر للامام مدة تصل الى ١٢ ثانية في منطقة سرعة ٦٠ك/س فهذا يعني النظر لمسافة تصل الى ٢٠٠ متر للامام وعلى طريق سريع عند سرعة ١٠٠ك/س فالمسافة تصل الى ٥٠٠متر والصورة تبين كيف يبدو هذا على سرعة ١٠٠ك/س قم بالتدقيق حتى هذة المسافة للامام لتكتشف مصادر الخطر وهذا يعطيك الكثير من الوقت لتحاشي مصادر الخطر وتدقيق النظر لمسافة كافية للأمام قد يعني النظر خلال نوافذ المركبات التي أمامك لترى ماذا يحدث إذا فعلت هذا فسوف تعرف مقدما ماإذا كانت المركبة أمامك تستخدم الكوابح (الفرامل) حيث إنك سوف ترى أضواء الكوابح (الفرامل) تظهر من عدة سيارات أمامك .

والنظر للأمام يعني أيضا تدقيق النظر من جانب الى جانب بحثا عن مصادر الخطر على جانب الطريق أو عند التقاطعات .

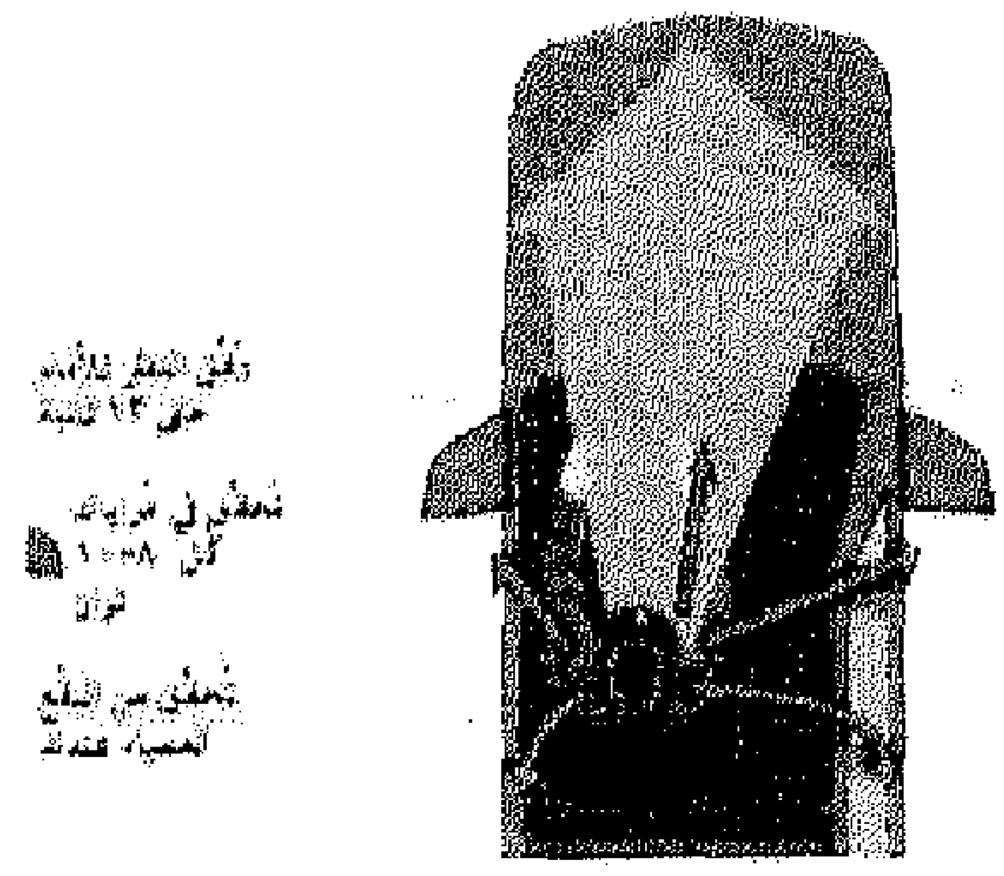
ومصادر الخطر قد تكون سيارات مصفوفة ، أو راكبي دراجات هوائية أو مشاة وتدقيق النظر الفعال يعني إستمرار تحريك عينيك أو عينيك ورأسك وألا تحدق في أية بقعة واحدة.

تحقق في مراياك كل٨- ١٠ ثوان . الأشياء تتغير من الخلف والجوانب عندما تسوق ومالم تتحقق في مراياك فلن تعرف ماإذا كان شخص ما يفعل شيئا مثل محاولة أن يتخطاك ، أو ما اذا كانت هناك مركبة طوارئ قادمة بسرعة .

تحقق من البقع العمياء عندك وتدقيق النظر للأمام والتحقق من مراياك يكون عادة كافيا فقط عندما تكون سائق في نفس المسار بدون الدوران أو تغيير المسارات إذا أحتجت للدوران أو الأنحراف لليمين أو اليسار فسوف تحتاج الى معرفة ما يوجد في البقع العمياء عندك . والتحقق بالرأس يمكنك من التحقق من البقع العمياء عندك.

ملخص روتين تدقيق النظر

روتين تدقيق النظر يتلخص في الصورة أسفله .



يستغرق إكمال هذا الروتين حوالي ١٠ ثوان ، ويحتاج لتكرارة بإستمرار عندما تسوق . وطبعا إذا أكتشفت مصدر خطر واحتجت للتعامل معه فسوف يصبح ذلك الأولوية الأولى لك ولكن بمجرد الأنتهاء من ذلك عليك بالرجوع الى روتين تدقيق النظر مرة أخرى.

تدقيق النظر بذكاء

عندما تقوم بتدقيق النظر هناك الكثير مما يجب النظر اليه والكثير مما يجب إستعابه وسيكون من المستحيل أن تنظر وتتعامل مع كل شيئ تراة بالتفصيل ويجب أن تكون ذكيا في الطريقة التي تقوم فيها بتدقيق النظر بحثا عن مصادر الخطر وهذا يعني تصنيف أو تصفية ما هو مهم من كل ما يحدث . وهذه هي بعض الطرق لتجعل تدقيقك في النظر أكثر ذكائا

أبحث عن التغيير

أن بصرك مصمم لأكتشاف الحركة والتغيير وليس ان يبقى على ماهو عليه وهذا يعني أن مصادر الخطر المتحركة قد تكون أسهل في أكتشافها من مصادر الخطر الثابتة مثل إشغال الطريق او المركبات المصفوفة وقد يسبب ذلك مشكلة حيث أنك قد تنشغل

بمصدر خطر يتحرك بسرعة (مثلا سيارة أسعاف أو مركبة حريق قادمة نحوك) وتخطئ مصدر خطر ثابت قد يكون سبب قلق أكثر عجلة (مثلا شاحنة مصفوفة تسد المسار الذي تسير فيه) لذا فأنك وتحتاج الى البحث عن كلا من مصادر الخطر الثابتة والمتحركة.

خطة عمل إدراك الخطر .

تذكر عن طريق تدقيق النظر وإدراك مصادر الخطر أنك تحاول أن :-

١- ترى مصادر الخطر على الطريق (مثلا مركبة تنتظر ان تعبر تقاطع للأمام).

٢- تفكر في ماذا يمكن أن يحدث (مثلا قد تتحرك مركبة الى أمام سيارتك).

٣- تفكر في الحلول الممكنة (مثلا تخفيف السرعة - تغيير المسار - زيادة المسافة بين سيارتك والمركبات الأخرى).

٤- تفعل شيئا ما لتبقى سالما (مثلا تخفيف السرعة وإيجاد فراغ أكبر) .

ويمكن تلخيص عملية إدراك مصادر الخطر هذه في أنظر – فكر – أفعل . وتدقيق النظر هو الجزء أنظر من هذه العملية وفهم وإستخدام هذه الخطوات هو أساس الإدراك الجيد لمصادر الخطر .

الإستماع الى مصادر الخطر

في حين أن القيادة هي عملية إبصار فان الإستماع يمكنه أيضا أن يساعد في أدراك مصادر الخطر وعلى سبيل المثال أنك إذا سمعت أبواق مركبات الطوارئ قبل أن ترى المركبة ولمساعدتك على الإستماع الى مصادر الخطر فمن المستحسن الا يكون صوت المذياع أو الاستريو عاليا أكثر من اللازم عندما تسوق ويمكنك أن تجرب ذلك بنفسك أذا جلست في مقعد القيادة وكل النوافذ مغلقة والراديو في وضع تشغيل فسيكون من الصعب ان تسمع اصوات من حولك أو حتى صديق يتحدث اليك بصوت عاليا.

النقاط الرئيسية : تدقيق النظر بحثا عن مصادر الخطر

١ـ النظر يعني الإحاطة بالمنظر بأكمله ٣٦٠ درجة حول تدقيق سيارتك بما فيها البقع العمياء .

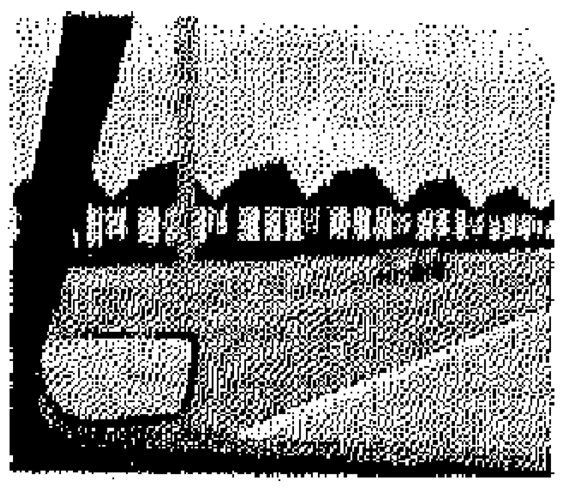
- أنت تحتاج الى تدقيق النظر بإستمرار بحثا عن مصادر الخطر أثناء القيادة أنظر واستمع لمصادر الخطر.
- إستخدم روتين تدقيق النظر : أنظر للأمام مدة تصل الى ٢ ا ثانية في منطقة سرعة ٦٠ك/س فهو حوالي ٢٠٠ متر وعند سرعة ١٠٠ ك/ س فهو حوالي ٥٠٠ متر .
- ابحث عن التغيير والحركة في منظر حركة المرور .
- تحقق في مراياك كل ٨ـ١٠ ثوان (المرايا الداخلية والخارجية) وإذا كانت هناك دوائرمغلقة توضع ضمن الملاحظة .
- تحقق من البقع العمياء عندك بتحريك الرأس قبل الدورن أو الانحراف لليمين ا اليسار واذا كانت هناك دوائر مغلقة لتغطية البقعة العمياء تحقق منها .

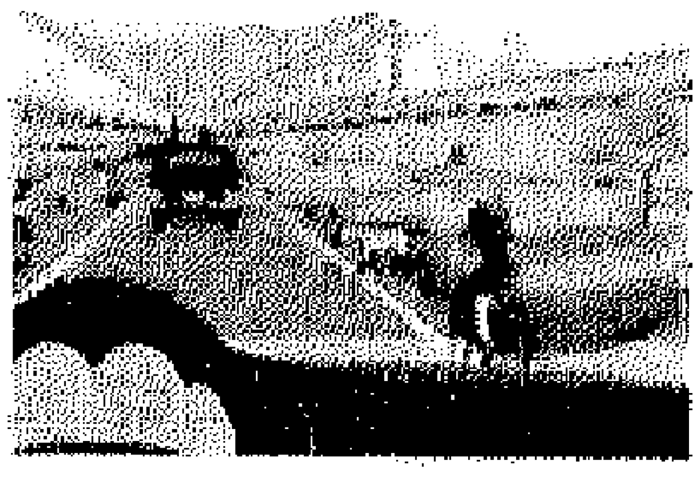
٢ـ تذكر خطة العمل البسيطة لادراك مصادر الخطر : أنظر (مصادر الخطر) ، فكر (في ماذا يمكن أن يحدث وماذا تفعل) أفعل (أفعل شيئا ما لتظل آمنا) .

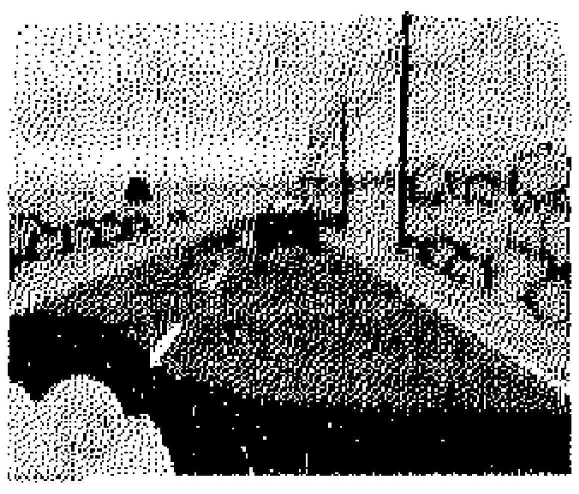
الفصل السابع

كلمات قليلة أخيرة كيف تصبح سائقا اكثر وأفضل أمانا

يستمر الناس في التطور كسائقين حتى منتصف الثلاثنيات من عمرهم فهذا يعني ١٥ سنة للمزيد من التحسن والتطور وستكون التجربة والنضوج المتزايد هما المعلمين الرئيسين.







ملخص المهارات الرئيسية لإدراك مصادر الخطر وإدارة المخاطرة

المهارات الرئيسية لإدراك مصادر الخطر وإدارة المخاطرة هي

١- الأحتفاظ بمسافة آمنة من المركبات الاخرى .

٢- إختيار الفجوات الآمنة عند الدوران وعبور حركة السير أو تغيير المسارات .

٣- تدقيق النظر بحثا عن مصادر الخطر للأمام والخلف والجانب .

٤- تقليل المخاطرة لنفسك ولمستخدمي الطريق الاخرين عن طريق :-

- عدم شرب الكحول أثناء القيادة.
- عدم القيادة اذا كنت تحت تأثير المخدرات.
- تحاشي الارهاق والحصول على قسط كافي من النوم.
- السيطرة على سرعتك والقيادة بما يتلائم مع احوال الطريق وحركة المرور وحالة الطقس.
- تقليل سلوك القيادة مع المخاطرة.
- استخدام أحزمة المقاعد دائما .

- تقليل مصادر شرود الذهن داخل المركبة.

تقبل حقيقة انك والاخرين ترتكبون اخطاء.

مصادر المؤلف

١ - المصادر العربية

- القرآن الكريم كتاب الله عز وجل
- سنة رسول الله العدنان صلى الله علية وسلم وما روى عنة بالبخاري ومسلم
- قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ م في جمهورية مصر العربية والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ م
- اللائحة التنفيذية للقانون السابق الصادرة برقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠ م.
- الدراسات العلمية والعملية لنفس المؤلف وهي عبارة عن مجهود شخصي له .
- المذكرات والنشرات والأبحاث لمؤتمر الشرطة المصريةالعصرية لسنة ٢٠٠٠ م.
- كتاب قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الامنة والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ١٧٢٧٦/٢٠٠٠ والترقيم الدولي رقم ٢ -٣١٦٧-٠٤-٩٧٧ I.S.B.N من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي .
- مؤلف كيفية تطبيق القانون كحل من حلول مشكلة المرور والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ٢٧٤٦٧ /٢٠٠١ من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي والترقيم الدولي رقم ٢ -٣١٦٧-٠٤-٩٧٧ I.S.B.N .
- مؤلف سيارة الأغاثة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي
- مؤلف رخص السير واجراءات اصدارها من تسجيل وفحص وصرف اللوحات واصدار الرخصة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي.

- مؤلف اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة في حوادث المرور وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء/ يسري الروبي .
- مؤلف رجل المرور وتنظيم حركة السير للسيد الشريف اللواء يسري الروبي.
- مؤلف القيادة الوقائية بجزئيه للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف دور رجل المرور في المنظومة المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف الدوريات المرورية للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي
- مؤلف أهداف ومهام العمل المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف التقنية الحديثة في مجال المرور للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف مايتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف إدارة الأزمات المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف تنظيم مسرح الحادث المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف مهارات القاء القبض والتفتيش للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني .
- مؤلف المداهمة والتفتيش للسيد الشريف/ اللواء سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني.
- مؤلف المحاكمات العسكرية في الشرطة للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني
- الخبرة الخاصة بالسيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي خلال عملة بالمرور بجمهورية مصر العربية .
- الزيارات الميدانية للمؤلف لمختلف انظمة دول العالم في هذا الشان .

٢ ـ المصادر الأجنبية

١-Traffic Signals
F.V webster B.Sc. Ph.D.
B.M Coffe. B.Sc. AMIEE.

٢- Driving And Traffic Safety Education
James E. Aoron ; Marland K.Strasser
Safety Center , southern Illinios university.

٣- Private Motoring in England and W ales.
By P.G. Gray
London. Her Majest's Stateway Office ١٩٦٩

٤- Highway Safety Policies for police Executive
Highway Safety Division
International Association Chiefs of police.

٥- Traffic Accident Investigation Manual
J.stanndard Baker
The Traffic Institute, Northwestren University.

٦- Chicagho Traffic Institute for High Officers

٧- The Driving Simulator Method
Highway Traffic Safety Department
Michigan State University
East Lancing, Michigan . USA .

٨- United Nations Conference on Road and Motor Transport
Geneva, ٢٣ August – ١٩ September, ١٩٤٩

٩-World Roads Statistics ١٩٦٨ – ١٩٧٢٩
Geneva ٦٣, rue de Lousanne.
١٠- Education for Safe Living
Herbert J. Stack ; J. Duke Elkow
New York University, Traffic Safety Center.
١١-Pedetrain Protection
American Auto mobile Association
Traffic Engineering of Deptt. of Wash.
١٢- The Patrol Operation
George W. O'connor
Charles G. Nanderfoseh.
١٣- Organization for Traffic Safety in your Community.
Essential of Planning and Effective Program
Walter D. Ladd.
G.G. Stewart.
١٤- The Psychology of Driving
A.R Jouer, M.A. MS. Ph.D.
Director, Driving Research Laboratory.
Iow State University.
١٥- Human Factors In Highway Traffic Safety Research
T.W. Fortes ; Michingan State University.
١٦- what Every Driver Must Know

State of Michigan
March, ١٩٦٧.
- مستخرج من بيانات حوادث نيوساوث ويلز (RTA) .
- أسباب الوفيات المكتب الاسترالى للإحصائيات ٢٠٠١ .
- المكتب الاسترالى لسلامة النقل ٢٠٠٢ (ATSB) .
- مكتب إقتصاديات النقل (BTE) تكلفة حوادث التصادم .
- كتاب الأداء سيمسون (١٩٩٦) .
- كلارك وترومان (٢٠٠١) .
- دائرة البيئة والنقل - لندن – (DTER) .
- محاضرة المؤتمر الواحد والعشرين للجمعية الامريكية لطب النقل الالى - كندا – (RTA) .
- كتيب مؤهلات السائق نيوساوث ويلز .
- مستخرج من الرسوم البيانيةلاصابات الكحول - بنسيلفانيا – امريكا- .
- مستخرج من الارهاق (TAC) .
- الجمعية الامريكية للسيارات (AAA) .
- متسوبولوس ،محاضرة مؤتمر أبحاث سلامة الطريق (٢٠٠١) .
- تقرير وحدة أبحاث حوادث الطريق (NHMCR) جامعة آدلايد .
- دائرة سلامة الطريق وإدارة المرور (٢٠٠١) باريس .
- المكتب الفيدرالىلسلامة الطريق - سرعة السير ومخاطرة الاشتراك فى حدوث تصادم (١٩٩٧) .
- أبحاث الطريق والنقل فى سكاتديناقيا(١٩٩٩) .

خاتمة

عزيزي رجل المرور أعانك الله على تقديم خدماتك إلى مستخدمي الطريق.

والله عز وجل نسأل أن نكون وفقنا لنقل خبرات لنا دامت في حقل المرور اكثر من خمسة وعشرون عاما لك عزيزي القارئ.

وصدق رسول الله الكريم ﷺ حين قال:" خيركم من تعلم العلم وعلمه " صدقت ياحبيبى يا سيدي يا رسول الله ﷺ

مع تحيات المؤلف

السيد الشريف اللواء يسري محمد الزوبي

خبير المرور الدولي والإنقاذ والتدخل

السريع في الحوادث رئيس مجلس إدارة الدار

تحذير

المؤلف ومحتوياته مسجلة باسم المؤلف ورقم الإيداع هو ٢٠١٠/١١٨٦٦ والترقيم الدولي ٦-٩٧٧-١٧-٩٠٦٧ محظور الاقتباس أو إعادة النشر أو التصوير إلا بإذن من المؤلف وذلك حسب قانون النشر وكل نسخة ليس بها العلامة المائية علي جميع صفحاتها وغير موقعة من المؤلف بالمداد الأحمر وبخط يده تعتبر تقليدا.

حقوق الطبع والنشر محفوظة لدار الخبرة للسلامة والتدريب واصدارات المنظومة المرورية
مدينة ٦ أكتوبر -الحي المتميز -مجاورة ٣ -عمارة ٢٨
تليفون: ٣٨٣٥٤٠٨٢ فاكس عادى: ٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون: ٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩

هذا المؤلف قابل للتجديد والتعديل المستمر حسب مقتضيات المصلحة العامة وما تفرضه طبيعة وتطور أنظمة المرور والقوانين واللوائح المنظمة لها

دار الكتب والوثائق القومية
الشئون الفنية
إدارة الإيداع القانونى

إقرار بتسليم رقم الإيداع بدار الكتب

طبقاً لقانونى الإيداع رقمى

٣٨ لسنة ١٩٩٢م، ٨٢ لسنة ٢٠٠٢

عنوان المصنف : دليل سائقي شاحنات النقل الثقيل

اسم المؤلف : يسري محمد محمد الزيات العنوان :

اسم الناشر : ... العنوان :

اسم الطابع : الاسلامية للطباعة العنوان :

الطبعة وتاريخها : ... عدد الصفحات : ... مقاس النسخة : ...

رقم الإيداع : ٢٠١٠/١١٨٦٦ الترقيم الدولى : 977-17-9367-6

تحريرا فى : ٢٠١٠/٦/٦ المتسلم : عاطف محمد

رقم قومى : ٢٠٢١١٦٦ مندوب : المؤلف محامى

ملحوظة :

يتم إيداع النسخ المقررة طبقا للقانونين المشار إليهما فى خلال ثلاثة أشهر من تاريخ الحصول على رقم الإيداع على الا يقل عدد الصفحات النسخة عن ٥٠ صفحة.

أحد قاعات التدريب بدار الخبرة

دار الخبرة للسلامة و التدريب و إصدارات المنظومة المرورية هى اول دار فى جمهورية مصر العربية و العالم العربي متخصصة فى مجال المنظومة المرورية و علميتها فى جميع مراحلها و يشرف عليها نخبة من السادة اللواءات من الخبراء و العلماء فى هذا المجال و الدارسين بالولايات المتحدة الأمريكية و اوروبا باشراف السيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي خبير المرور الدولى والإنقاذ و التدخل السريع فى الحوادث رئيس مجلس ادارة الدار.

مبنى دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية

مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨
بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٣٨٣٥٤٠٨٢ ـ فاكس عادى ـ
٣٨٣٥٢٩٣٣وفاكس ملون٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١١٧٨٢٤
محمول المستشار مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩
البريد الالكترونى E-mail:darelkhebra@hotmail.com
الموقع الالكترونى www.elroubygroup.com

الفهـــــــرس

اسم الموضوع رقم الصفحة
الغلاف.. ١
اهداء ٢
مقدمة.. ٣
السيرة الذاتيةوالمؤلفات والدورات التدريبية ٧
الباب الاول: مبادئ القيادة الاحترافية.................................. ٢٥
الفصل الاول : تسلم عجلة القيادة ٢٦
الفصل الثاني : القيادة وإستخدام عصا النقل ٣٣
الفصل الثالث : الرؤيا والتقدير ٤٠
الفصل الرابع : المناورات الأساسية ٥٩
الفصل الخامس : التحكم في الوقت والمسافة........................ ٧٢
الفصل السادس : التعامل مع مستخدمي الطريق...................... ٨٥
الباب الثاني :فهم وإدارة مُخاطرة القيادة................................ ١٠٩
الفصل الاول : المخاطرة فى الحياة بصفة عامة ١١٠
الفص الثانى : نتائج حوادث السيارات (تصادم الطريق) ١١٤
الفصل الثالث : إدارة المخاطرة (من أنت كسائق وكشخص) ١١٧
الفصل الرابع : عوامل وأسباب حوادث التصادم ومدى قبول السائقين بأخطائهم.. ١٢١
الفصل الخامس : الحوافز وسلوك القيادة ١٢٦
الفصل السادس : المخاطرة والقيادة – المخاطرة والبحث عن الاثارة ١٢٩
الفصل السابع : سلوك القيادة مع المخاطرة الزائدة ١٣٠
الفصل الثامن : القيادة تحت تأثير عوامل زيادة رد الفعل ١٣٤
الفصل التاسع : الارهاق والقيادة ١٤١
الفصل العاشر : شرود الذهن أثناء القيادة وخطر التصادم ١٤٦
الفصل الحادى عشر : إدارة المخاطرة تحت ظروف القيادة ١٥١
الفصل الثانى عشر : المتوقع وغير المتوقع أثناء القيادة ١٥٦
الفصل الثالث عشر : إتخاذ الحذر لنفسك والاخرين ٣٣٧
الباب الثالث :إدراك مصادر الخطر..................................... ١٦٨
الفصل الاول : مراجعة إدراك مصادر الخطر........................... ١٦٩

الفصل الثانى : السيطرة على سرعتك وبعض المعلومات الجديدة..١٧٢
الفصل الثالث : الإحتفاظ بمسافة إتباع آمنة............................١٨٢
الفصل الرابع : الاحتفاظ بمسافة آمنة على الجوانب ومن الخلف..١٨٥
الفصل الخامس : اختيار الفجوات الآمنة.................................١٨٨
الفصل السادس : تدقيق النظر بحثا عن مصادر الخطر ١٩٧
الفصل السابع : كلمات قليلة لكى تصبح سائقا أكثر وأفضل أمنا ...٢٠٣
مصادر المؤلف العربية ٢٠٥
مصادر المؤلف الاجنبية ٢٠٧
خاتمة ٢١٠
تحذير ٢١١
مستند الايداع ٢١٢
احد قاعات التدريب بالدار ٢١٣
مبنى دار الخبرة ٢١٤
الفهرس ٢١٥
إقرافى السلسلة ٢١٧
مساحة إعلانية ٢١٨

الطبعة الاولى
تطلب من دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية
مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨ بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٣٨٣٥٤٠٨٢ – فاكس عادى - ٣٨٣٥٢٩٣٣وفاكس ملون٠٠ ٣٣٧٦٢٩٠
محمول رئيس مجلس الادارة ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول المستشار مدير الدار ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار ٠١٢٢٢١٦٦٥٩
البريد الالكترونى E-mail:darelkhebra@hotmail.com
االموقع الالكترونى www.elroubygroup.com

إقرأ فى السلسلة المرورية

إقرأ في الجزء الاول : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.

إقرأ في الجزء الثاني: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.

إقرأ في الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.

إقرأ في الجزء الرابع: علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فى حوادث المرور.

إقرأ في الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها ورخص السير وإجراءات إصدارها

إقرا في الجزء السادس : سيارة الإغاثة

إقرا فى الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات .

إقرا فى الجزءالثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور

إقرأ في الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليله الإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.

اقرأ فى الجزء العاشر ١-٢-٣- : المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثالث عشر إستشعار مصادر الخطر وإدراكة وتفاديه أثناء القيادة .

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : **دليل سائقى الشاحنات الجزء الاول.**

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الخامس عشر : **دليل سائقى الشاحنات الجزء الثانى .**

باقي اجزاء المنظومة المرورية تحت الطبع الإصدار

هذه الصفحة والتي تليها
من غلاف هذا المؤلف مخصصة لإعلانات من هو مرتبط بعملية تعليم القيادة اوإنتاج السيارة اوالتأمين الخاص بها و يمكن تكرار مساحات اخرى بداخل صفحات هذا المؤلف أيضا لنفس الغرض بالاتفاق مع الدار

Bibliotheca Alexandrina
07743890